

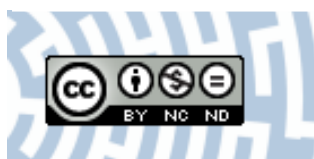


**You have downloaded a document from
RE-BUŚ
repository of the University of Silesia in Katowice**

Title: Podróże do Wilna i początki wileńskiej turystyki w drugiej połowie XIX wieku i w początkach XX stulecia (do 1914 roku) w świetle bedekerów i relacji

Author: Joanna Januszevska-Jurkiewicz

Citation style: Januszevska-Jurkiewicz Joanna. (2017). Podróże do Wilna i początki wileńskiej turystyki w drugiej połowie XIX wieku i w początkach XX stulecia (do 1914 roku) w świetle bedekerów i relacji. W: Z. Hojka, K. Nowak (red.), "Turystyka historyczna. T. 1" (S. 50-79). Katowice : Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersYTET ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

JOANNA JANUSZEWSKA-JURKIEWICZ

Podróże do Wilna i początki wileńskiej turystyki w drugiej połowie XIX wieku i w początkach XX stulecia (do 1914 roku) w świetle bedekerów i relacji

Travels to Vilnius and the beginnings of the tourism in Vilnius region in the second half of the 19th century (up to 1914) in the light of the travel guides and the reports

ABSTRACT: In the 19th century Vilnius, as the seat of the governor, and administrative and trade center (especially during the annual fairs), was visited by the inhabitants of the surrounding lands. The city was the target of religious pilgrimages to The Gate of Dawn and Calvary near Vilnius. Youths who wanted to learn and study also came there. Newcomers took the opportunity to visit places connected with the history of the pagan Lithuania, the monuments from the time when Vilnius was one of the two capitals of the Polish-Lithuanian Commonwealth, and to see souvenirs connected with Lithuanian magnates and with the lives of the eminent Romantic poets: Adam Mickiewicz and Juliusz Słowacki. In the 1850s, the first Vilnius travel guides written by Adam Honory Kirkor were published. They were used by travelers, who could travel by train since the early 1860s. Travel guides of the nineteenth century show the picture of the city and ancient hotels, restaurants and public transport. From the reports of the people who visited Vilnius at that time we learn about how travel conditions were changing, how everyday life of the city inhabitants looked like and how tourists and citizens were spending their free time in Vilnius.

KEY WORDS: Vilnius in the 19th century, tourism in Vilnius Region, travel guides

SŁOWA KLUCZE: Wilno w XIX wieku, turystyka na Wileńszczyźnie, przewodniki turystyczne

Publikowane opisy podróży, które w XIX wieku, podobnie jak we wcześniejszych stuleciach, były namiastką współczesnych informatorów turystycznych, pierwsze przewodniki, poświęcone ziemiom dawnej Rzeczypospolitej, wreszcie coraz bardziej fachowe polskie publikacje krajoznawcze z drugiej połowy XIX i z XX wieku stanowią dziś przedmiot zaawansowanych badań¹.

¹ Jak konkluduje Dariusz Opaliński, w XIX wieku za przewodnik uznawano książkę niewielkiego formatu, prezentującą ogólne informacje historyczne, geograficzne, ze wskazaniem

Dotyczą one ważnego zjawiska kulturowego, jakim stał się rozwój masowej turystyki². Przewodniki ukazujące się w drugiej połowie XIX wieku, były adresowane do niewyrobionego odbiorcy, dość łatwe w odbiorze, przeznaczone nie tylko do czytania w terenie, ale – podobnie jak opisy podróży – także i w domu. Przejmowały stopniowo wiele cech obecnych w zagranicznych bedekerach, między innymi wzbogaciły się o pewien zasób wiadomości praktycznych, przydatnych podróżnikom. Te informacje bywały niejednokrotnie weryfikowane przez użytkowników. Zmiana realiów na opisywanych terenach sprzyjała wydaniom zaktualizowanych przewodników³. Znaczący dziejów turystyki Dariusz Opaliński przekonuje, że wykorzystanie bedekerów jako źródła historycznego otwiera nowe perspektywy badawcze, związane z odtworzeniem niegdysiejszej bazy turystycznej (noclegowej, gastronomicznej, transportowej), szlaków dawnych podróży, rekonstrukcją krajobrazu kulturalnego i naturalnego⁴. W konfrontacji z relacjami z podróży i wspomnieniami, kolejne edycje przewodników z XIX wieku stanowić mogą interesującą podstawę badań nad dziejami społecznymi oraz przemianami obyczajowymi i cywilizacyjnymi, zachodzącymi w różnych regionach dawnej Rzeczypospolitej.

Artykuł niniejszy ukazuje obraz Wilna w świetle polskojęzycznych przewodników historycznych oraz w oczach polskich autorów podróżniczych relacji, służących zdobytym doświadczeniem kolejnym turystom. Zmieniające się realia podróżowania po Wileńszczyźnie od połowy XIX wieku do wybuchu I wojny światowej, warunki uprawiania turystyki i krajoznawstwa, popularne formy spędzania wolnego czasu – wycieczki w okolice Wilna, wizerunek miasta i rozwój infrastruktury, z której korzystali turyści, wreszcie życie codzienne mieszkańców, dorobek kultury materialnej i duchowej postrzegane przez podróżników – stanowią zasadniczy obszar rozważań. Ważnym argumentem, sugerującym potrzebę konfrontacji i uzupełnienia informacji zamieszczonych w przewodnikach o wspomnienia osób podróżujących po Wileńszczyźnie, są ograniczenia polityczne, cenzura, a nawet czasowy zakaz druku polskich wydawnictw na Ziemiach Zabrzanych. Warto zatem sięgnąć po wspomnienia z podróży do Wilna, ukazujące się w latach 40. XIX wieku, gdy ustabilizowała się sytuacja po powstaniu listopadowym, i w kolejnych dekadach.

dzieł architektury i zjawisk przyrodniczych, zawierającą praktyczne wskazówki pomocne przy organizacji podróży i pobytu. Zob. D. OPALIŃSKI: *Polskie dziewiętnastowieczne przewodniki turystyczne – próba definicji*. W: *Z przeszłości Europy Środkowowschodniej*. Red. J. HOFF. Rzeszów 2002, s. 111–120; IDEM: *Przewodniki turystyczne na ziemiach polskich w okresie zaborów. Studium historyczno-źródłoznawcze*. Krosno 2012, s. 27–28.

² Szerzej zob. A. MACZAK: *Peregrynacje, wojaże, turystyka*. Warszawa 2001, s. 298–305.

³ Szerzej zob. J. MERSKI, J.P. PIOTROWSKI: *Drogi ewolucji drukowanych przewodników turystycznych po Polsce*. Warszawa 2010.

⁴ D. OPALIŃSKI: *Przewodniki turystyczne...*, s. 330–348.

Wśród pierwszych polskich przewodników szczególne miejsce zajęły publikacje poświęcone miastom. Jak zauważa Dariusz Opaliński, spośród ponad 250 polskojęzycznych przewodników dotyczących terenów przedrozbiorowej Rzeczypospolitej, jakie ukazały się do I wojny światowej, niemal 2/3 dotyczyło ośrodków miejskich, a pozostałe ukazywały obszary, przyciągające turystów walorami krajobrazowymi i przyrodniczymi⁵. Badacz ocenił, że opóźnienie w dziele opisywania walorów turystycznych najważniejszych miast polskich, takich jak Warszawa, Kraków, Wilno, które przewodników doczekały się dopiero w latach 50. XIX wieku, wynikało z sytuacji ziem polskich pod zaborem, albowiem „rozwój turystyki hamowały i destabilizowały powstania narodowe, bunt i wojny, których główną areną były właśnie owe ośrodki”⁶. Wskazując wpływ cenzury na charakter narracji w XIX-wiecznych przewodnikach i na zniekształcenie opisu miejsc związanych z narodową historią, Opaliński pisze o środkach ostrożności, jakie „zastosowano w przewodnikach z obszaru Królestwa Polskiego, [...] bowiem tu właśnie cenzura działała najostre i wydawała najsurowsze wyroki”⁷, ale niefortunnie używa w tym kontekście przykładu prac Adama Honorego Kirkora⁸, dotyczących Wilna. Tereny przedrozbiorowej Rzeczypospolitej pod berłem cara dzieliła granica między Królestwem Polskim, do którego Wilno oczywiście nie należało, i Ziemiami Zabranymi (obszarem wcielonym do Rosji), gdzie sytuacja polskości, a także Kościoła katolickiego, była rzeczywiście najtrudniejsza. Kirkor, spod którego pióra wyszły pierwsze wileńskie przewodniki, należał do kręgu polskiej kultury i pisał po polsku⁹, ale prezentował dwuszczeblową świadomość narodową i „bliższą ojczyznę” były dla niego ziemie dawnego Wielkiego Księstwa Litewskiego, których nie traktował jako tożsamy z Polską, czyli Królestwem Polskim (Korona, później potocznie Kongresówka)¹⁰. Zatem niektóre wnioski Opalińskiego, odnoszące się do polonocentryzmu XIX-wiecznych przewodników i pomijania dziedzictwa kul-

⁵ D. OPALIŃSKI: *Z bedekerem po zaborach. Podróż w dawnych przewodnikach turystycznych*. W: *Podróż i literatura 1864–1914*. Red. E. IHNATOWICZ. Warszawa 2008, s. 526.

⁶ D. OPALIŃSKI: *Przewodniki turystyczne...*, s. 198. O ile realia pod zaborem rzeczywiście niezbyt sprzyjały podróżom, to skądinąd trudno oprzeć się wrażeniu, że zacytowana opinia jest dość jednostronna, w dalszej bowiem perspektywie powstania narodowe oraz enigmatyczne „bunt i wojny” nie bardziej utrudniały podróżowanie do Warszawy, Krakowa czy Wilna niż sam fakt podziału ziem Rzeczypospolitej i wykreślenie granic państw zaborczych, a w konsekwencji ograniczenia policyjne i koszty towarzyszące przekraczaniu kordonów granicznych.

⁷ D. OPALIŃSKI: *Przewodniki turystyczne...*, s. 213.

⁸ A.H. KIRKOR (1818–1886) wydawca, dziennikarz, archeolog. W polskich środowiskach krytykowany za ugodową postawę wobec władz carskich.

⁹ Prace i informatory wileńskie Kirkora ukazywały się także po rosyjsku, nie zawsze sygnowane nazwiskiem.

¹⁰ Zob. Z. MEDIŠAUSKIENĖ: *Adam Honory Kirkor – między Litwą, Polską a Białorusią*. W: „Lituan-Slavica Posnaniensia. Studia Historica”. Poznań 2001, s. 23–42.

tury innych narodowości¹¹, nie znajdują w wileńskich bedekerach Kirkora potwierdzenia.

W okresie zaborów rola Wilna, jako centrum administracyjnego oraz ośrodka religijnego i kulturalno-naukowego była stopniowo zmniejszana, ale pozostawała znacząca. Miasto było celem peregrynacji religijnych, skupiało młodzież pragnącą uczyć się i studiować. Pełniło rolę ośrodka handlowego oddziałującego na cały region, ale szczególnie ważnego dla najbliższych okolic, np. w okresie tradycyjnych dorocznych jarmarków. Znaczenie twórców związanych ze stolicą historycznej Litwy w literaturze romantycznej i miejsce samego Wilna w pamięci społeczeństwa polskiego, recepcja poezji wieszczów narodowych – czyniły gród Giedymina przedmiotem zainteresowania podróżników z różnych ziem dawnej Rzeczypospolitej. Miasto było więc celem podróży, bardzo często łączących powody religijne, praktyczne, handlowe albo towarzyskie, z motywami turystycznymi. Władysław Syrokomla pisał: „i my Słowianie, jakkolwiek naród przede wszystkim rolniczy, lubimy wędrowkę i podróż na większą lub mniejszą skalę. Nie mamy turystów z profesji, ale wszyscy radzi kręcimy się po świecie; a lubo się do tego nie przyznajemy nawet przed sobą – podróżujemy raczej dla przyjemności podróży niż dla spraw, które są niby tej podróży celem”¹².

Opisy wędrowek pióra Józefa Ignacego Kraszewskiego czy Władysława Syrokomli (Ludwika Kondratowicza) stanowiły rodzaj „przewodników” turystycznych, w których wyraźnie dostrzegalne były historyczne zamiłowania autorów¹³. Kirkor wydał w 1856 roku pod pseudonimem Jana ze Śliwina serię zeszytów, zatytułowanych *Przechadzki po Wilnie i jego okolicach*. Zainteresowanie czytelników i napływające uwagi zaowocowały ukazaniem się trzy lata później – już w postaci jednego tomu – drugiego wydania przewodnika¹⁴. Wywarł on niemały wpływ na obraz Wilna w późniejszych relacjach z podróży. Po ukazaniu się *Przechadzek...*, niektórzy autorzy wspierali swoją pamięć tekstem

¹¹ Jakkolwiek Opaliński wielokrotnie powoływał się na przewodniki po Wilnie, można zauważyć, że dążąc do przedstawienia spójnej charakterystyki XIX-wiecznych bedekerów polskich, nie wypuklił specyficznej cechy wczesnych publikacji krajoznawczych o Wilnie, a mianowicie kultu litewskiej, pogańskiej przeszłości i eksponowania dawnej świetności stolicy historycznej Litwy. D. OPALIŃSKI: *Przewodniki turystyczne...*, s. 211–213.

¹² W. SYROKOMLA [właśc. Ludwik KONDRATOWICZ]: *Wycieczki po Litwie w promieniach od Wilna. Troki, Stokliszki, Jezno*. T. 1. Wilno 1857, s. 3.

¹³ J.I. KRASZEWSKI: *Wspomnienia Wilna (1830–1835)*. W: *Obrazy z życia i podróży*. T. 2. Wilno 1842; W. SYROKOMLA [właśc. Ludwik KONDRATOWICZ]: *Wędrowki po moich niegdyś okolicach. Wspomnienia, studia historyczne i obyczaje*. Wilno 1853; IDEM: *Wycieczki po Litwie w promieniach od Wilna*. T. 1: *Troki, Stokliszki, Jezno*; T. 2: *Do Oszmiany – do Kiernowa – do Kowna*. Wilno 1857–1860. Zob. I. SZULSKA: *Litwa Józefa Ignacego Kraszewskiego*. Warszawa 2011, s. 30–43, 266–287.

¹⁴ [A.H. KIRKOR]: *Przechadzki po Wilnie i jego okolicach przez Jana ze Śliwina*. Wilno 1856; IDEM: *Przechadzki po Wilnie i jego okolicach przez Jana ze Śliwina*. Wyd. 2. poprawne, dopiskami uzupełnione i planem miasta ozdobione. Wilno 1859.

przewodnika, często wplatając do własnych wspomnień i wrażeń opisy zaczerpnięte od Kirkora¹⁵.

Charakterystyczny dla XIX wieku rozwój techniki ułatwiającej przemieszczanie się i wzrost mobilności społeczeństwa, wzmagaly ciekawość świata, zwielokrotniały okazje i powody do podróżowania. To zjawisko nie było obce mieszkańcom Wileńszczyzny, przede wszystkim z warstw oświeconych i raczej zamożnych. Syrokomla zauważał: „podróż stała się dzisiaj hasłem mody; podróż stała się niejednemu potrzebą ducha, potrzebą zdrowia, potrzebą nauki, potrzebą wrażeń, potrzebą próżniactwa, potrzebą tego wszystkiego po trosze. Pchnięci mniej więcej określoną potrzebą podróżowania, jedziemy wszyscy lub marzymy o podróżach, zazdroszcząc podróżującym. Jak skoro wiosenne słońko pocnie roztopiać śniegi, już poczynamy układać nasz podróżny tłumoczek, uprzykrzać się władzom o paszporty, przemyśliwać nad środkami zdobycia grosza i rozmarzać się czytaniem podróży”¹⁶. Poeta podkreślał, że „pod karą haniebnego wstydu nie godzi się nie znać zupełnie ziemi, na której mieszkamy, albo co gorsza znać lepiej kraje obce niż własny”¹⁷ i to stało się ważnym motywem jego opisów podróży po „swojszczyźnie”.

Podróżni planujący wojaże po ziemiach znajdujących się pod berłem carów, i zamierzający przekroczyć granicę, musieli zdobyć paszport oraz uzyskać dokument uprawniający do podróży traktem pocztowym oraz wymiany koni (*podorożna*). Znany autor książek podróżniczych Teodor Tripplin, opisując przygotowania do wyjazdu z Warszawy na Litwę w latach 50. XIX wieku, zaznaczył, że otrzymanie paszportu zaopatrzonego w wizy „niemało [...] kosztowało zachodu i czasu”¹⁸. Ważną kwestią był wybór środka podróży. Osoby zamożne mogły sobie pozwolić na jazdę własnym powozem. Zanim wybudowano kolej żelazną, do Druskiennik, kurortu spopularyzowanego w pierwszej połowie XIX wieku, „ciągnęły karety, landary, koczki, a za nimi obładowane bryki i furgony z liczną służbą i kuchnią; prowadzono konie cugowe, wierzchowe”¹⁹. Po rozbiorach stan dróg prowadzących do Wilna uległ pogorszeniu, w związku z rozbiorem dotychczasowego systemu komunikacyjnego i przecięciem granicą ważnego w czasach niepodległej Rzeczypospolitej szlaku Warszawa–Wilno. Dopiero na początku lat 30. XIX wieku nastąpiły intensywne prace przy budowie, uruchomionego w 1836 roku, utwardzonego traktu pocztowego z Petersburga do Warszawy przez Kowno (Wilno pozostawało poza głównym szlakiem), z infrastrukturą

¹⁵ Charakterystyczna jest pod tym względem książka Teodora Tripplina. Zob. [T. TRIPPLIN]: *Dziennik podróży po Litwie i Żmudzi odbytej w 1856 roku przez [...]*. T. 1: *Litwa*. Wilno 1858.

¹⁶ W. SYROKOMLA [właśc. L. KONDRATOWICZ]: *Podróż swojaka po swojszczyźnie*. Z rękopisu ogłosił W. KOROTYŃSKI. Warszawa 1914, s. 7.

¹⁷ W. SYROKOMLA: *Wycieczki po Litwie...*, T. 1, s. 7.

¹⁸ [T. TRIPPLIN]: *Dziennik podróży...*, s. 14.

¹⁹ [E. PAWŁOWICZ]: *Wspomnienia z nad Wilii i Niemna zebrał [...]*. Lwów 1882, s. 139.

służącą przewozowi poczty i osób. Można więc było podróżować dyliżansem, ale osoby decydujące się na dłuższą podróż, pragnące realizować własne plany, np. zwiedzanie, chętnie korzystały z własnego lub wynajętego powozu, opłacając zmieniane na stacjach pocztowych konie. Tak właśnie wybrał się na Litwę Tripplin.

W Wilnie, stolicy gubernatorstwa, łączyły się lokalne drogi. Stacja poczty ziemskiej znajdowała się w dzielnicy Zwierzyniec²⁰. Z Wilna wychodziło w XIX wieku pięć traktów pocztowych: petersburski (łączył się z głównym traktem warszawsko-petersburskim, zatem prowadził także do Warszawy, Rygi, Kowna), święciański, moskiewski przez Mińsk, grodzieński przez Lidę, trocki przez Pohulanę²¹. W latach 60. XIX wieku na obrzeżach miasta czynnych było 12 rogatek²², na których m.in. kontrolowano wwożone produkty i pobierano opłaty od towarów przywożonych w celach handlowych. Pobory miały nieco archaiczny charakter: bramne i brukowe, liczone od konia, gnojowe i łokciowe – od sprzedaży produktów okolicznych wieśniaków na ulicach i rynkach, czopowe – od napojów alkoholowych zagranicznych (na rzecz miasta) oraz akcyza od napojów krajowych (na skarb państwa i 1% na rzecz miasta)²³. Gościńce wychodzące z Wilna w różnych kierunkach nie były utwardzone, ale – ze względu na naturalne piaszczyste podłoże – rzadko bywały grząskie, panował na nich spory ruch. Jak pisał Syrokomla, „pomiędzy wzgórkami idzie zawsze pod górę szeroki, piaszczysty trakt pocztowy – ciągną się po nim wozy podróżne, fury ze zbożem, sianem i drzewem wiezione do Wilna, roje Żydów zabiegające im drogę lub gromady podochoconych rzemieślników, wracające z tańszej za miastem gorzałki”²⁴. Ażeby korzystać z koni pocztowych potrzebne było urzędowe zezwolenie. Jednak nie zawsze wykupienie *podorożnej* umożliwiało uniknięcie kłopotów. Już Kraszewski, przywołując wspomnienie wjazdu do Wilna w latach 30. pisał: „wleczesz się po piasku, chudemi szkapani z jedlińskiej stacji wziętymi, za wielkim targiem z pisarzem, co ich mimo *podorożnej* dać nie chciał”²⁵. Koni pocztowych na drogę z Grodna do Druskiennik odmówiono w 1856 roku Tripplinowi, radząc wynajem we własnym zakresie u Żydów trudniących się przewozem. Poza traktem pocztowym warunki na drogach były mało sprzyjające, co odbijało się na cenie koni²⁶.

²⁰ W. GIZBERT [W. STUDNICKI]: *Wilno. Przewodnik ilustrowany po mieście i okolicach z planem miasta i dodatkami*. Część 2: Dodatki. Wilno 1910, s. 7.

²¹ [A.H. KIRKOR]: *Wilno i koleje żelazne z Wilna do Petersburga i Rygi oraz do granic na Kowno i Warszawę: przewodnik z planem, widokami Wilna i mapką kolei żelaznych*, wydał [...]. Wilno 1862, s. 43.

²² Ostrobramska, Pohulańska, Wilkomierska, Antokolska, Wierszubska, Nowy Świat, Świętostefańska, Nowomiejska, Kalwaryjska, Misjonarska, Połocka, Towiańska.

²³ [A.H. KIRKOR]: *Wilno i koleje...*, s. 68–69.

²⁴ W. SYROKOMLA: *Wycieczki po Litwie...*, T. 2, s. 14.

²⁵ J.I. KRASZEWSKI: *Wspomnienia Wilna...*, s. 9.

²⁶ [T. TRIPPLIN]: *Dziennik podróży...*, s. 31–32.

Dla podróżników pozbawionych własnego ekwipażu, których trasa nie wiodła traktem pocztowym, lub tych, którzy chcieli dostosować czas podróży do planów zwiedzania, główną metodą podróżowania było więc wynajęcie prywatnego przewoźnika. Często takie usługi oferowali Żydzi, właściele krytych, wieloosobowych pojazdów (*bałaguty*). Na początku lat 40. XIX wieku, korzystała z nich wileńska młodzież akademicka jadąc do szkół lub – po zakończeniu roku nauki – wracając w rodzinne strony „w wynajętej żydowskiej budzie, która się zwała frachtową albo brodzką, według tego czy była całkiem czy do połowy kryta. Zaprzężona trzema lub czterema końmi, wyładowana jak korab Noego, wszelkiego rodzaju pakunkami, opuściwszy bruk miejski, zdaje się płynąć po morzu piasków”²⁷. Syrokomla opisał początek podróży z Wilna do Wielkopolski w 1858 roku: „wsiadłem do budy żydowskiej, istnej pieczary, zbudowanej z rogoży i płótna, a marząc i o tem, co porzucam, i o tem, dokąd dążę, i krzepiąc się na przyszłe trudy... usnąłem. [...] Z marzeń i snów ocknąłem się w miasteczku Jewju. Konie stanęły przed karczmą, a mój woźnica oświadczył, żeśmy od Wilna ujechali mil już cztery i że czas wytchnąć”²⁸.

Wspomnienia z podróży zazwyczaj mało pochlebnie przedstawiały litewskie karczmy, jako miejsca odpoczynku. Edward Pawłowicz opisał izbę w dzierżawionej przez Żyda prowincjonalnej gospodzie na wileńskim szlaku, w dniu targowym, w okresie dużego ruchu: „Od dymu i pary ledwo co można w niej rozeznaczyć. Jedni gwarzą, nie słysząc siebie wzajem; drudzy częstują się wódką, której czarka z rąk do rąk przechodzi. Ci się kłócą, porywają się do bójki, odciągani w strony przeciwne przez żony, na wpół też podpite, tamci znów zasiadłszy przy stole i butelce, o biedach swych, o swej ciężkiej doli rozpowiadają [...] zgiełk, tłok, zapach wódki, tytoniu, śledzi, cybuli [...] stanowią atmosferę tego przybytku pijaństwa i szacherki”²⁹. W świetle relacji z podróży po Litwie karczmy były zazwyczaj prowadzone przez żydowskich arendarzy, nawet po wprowadzeniu w Rosji przepisów rugujących Żydów ze wsi. Jednak niski zazwyczaj poziom higieny w karczmach przydrożnych nie był wiązany wyłącznie z żydowskim dzierżawcą. Niechętnie traktujący spotkanych starozakonnych ewangelik Tripplin zanotował w nieodległym od Wilna Mereczu: „przynajmniej karczma jaka taka, i w niej osobny pokój z zalepionymi papierem oknami, z jednym krótkim i wąskim łóżkiem i kanapą o trzech nogach”³⁰. Zakosztowawszy odpoczynku we wsi Daugi podróżnik podsumował: „niestety przyznać musimy, że lepsza wygoda w wiejskiej karczmie, w której Żyd rządzi, niżeli w oberży, w której go nie ma, i nawet taniej i lepiej wszystkiego dostać można”³¹. Na dobre słowo podróżników zasługiwała zazwyczaj prowadzona przez Karaimów karczma

²⁷ [E. PAWŁOWICZ]: *Wspomnienia...*, s. 26.

²⁸ W. SYROKOMLA: *Podróż swojaka...*, s. 12.

²⁹ [E. PAWŁOWICZ]: *Wspomnienia...*, s. 70–71.

³⁰ [T. TRIPPLIN]: *Dziennik podróży...*, s. 95.

³¹ Ibidem, s. 104.

w nieodległych od Wilna Trokach, słynących z ruin zamku i kultu obrazu Matki Bożej³². Przy gościńcach wychodzących z Wilna lokowały się traktierne prowadzone „przez gospodynie, które sprzykrzywszy sobie dworską służbę, a znając się na gospodarstwie i kuchni osiadały na trakcie z uciulanym fundusikiem, i próbowały tam prowadzić niezależną egzystencję”³³.

Interesujące są obserwacje dotyczące nawyków spędzania czasu wolnego przez wilnian. Miasto miało dobre warunki do dalekich spacerów po peryferiach, organizowania tradycyjnych majówek na łonie natury, krótkich i dłuższych wycieczek podmiejskich do miejscowości położonych w promieniu kilkunastu kilometrów. Pawłowicz wspominał np. wycieczkę pieszą studentów, organizowaną pod koniec lat 30. XIX wieku³⁴, której celem były Troki: „zaprowiantowani należycie, obuci w lekkie chodaki, kupione [...] na Szklanej ulicy, puszczaemy się w drogę z nieodstępny, jak zawsze, naszym famulusem, któremu przy rozdziale podróży bagażów dostał się, rozumie się samowar, jako przedmiot nieznanym prawie jeszcze w litewskich zajazdach, a uprawiany przez niego po mistrzowsku. [...] A więc lekko, wesoło, mijamy Dolną, Ponary, dalej las ciemny przed Waką [...] – z przyjemnością ujrzałyśmy w dali światło. Była to karczma. [...] Jak tam przeszła nam ta krótka noc czerwcową, na rozsypanych na ziemi kulach słomy, w żydowskiej izbie, to mniejsza”³⁵. Jakkolwiek więc brakowało uczestnikom wyprawy specjalnego turystyczno-biwakowego ekwipunku, za oczywiste uchodziło posłużenie się innym niż na co dzień obuwiem, nocleg w improwizowanych warunkach i zabranie samowara. Zajęcia młodych ludzi podczas wycieczki mogą wydawać się dość bliskie modelowi aktywnego wypoczynku popularnemu w XX wieku, jeśli w miejsce rozpowszechnionego później fotografowania podstawić bardziej czasochłonne szkicowanie obiektów przyrodniczych i zabytków architektury: „Rysowanie, potem żegluga po jeziorze, zajęły nam cały czas do wieczora. [...] Kto kiedy czuł poezję nocy letniej – ten sobie wyobrazi łatwo, jak spędziliśmy tam wieczór wśród tej uroczej miejscowości i niemniej uroczych Troczanek. Śpiewy, deklamacje przy towarzyszeniu gitary, nawet tańce na murawie, gry rozmaite”³⁶. Takie studenckie wycieczki wpisywały się w tradycję wędrówek po regionie, tropem pamiątek historycznych z przeszłości, które w przypadku Kraszewskiego czy Syrokomli znalazły literackie odzwierciedlenie. Nieodłącznym elementem tych wypraw były spotkania z ludźmi, żywymi świadkami historii, których opowiadania uzupełniały ocenzone książki. Celem innej, też opisanej przez Pawłowi-

³² [E. PAWŁOWICZ]: *Wspomnienia...*, s. 29.

³³ Ibidem, s. 113–114.

³⁴ Wspomnienia Pawłowicza dotyczą końca lat 30., gdy w Wilnie funkcjonowały Akademia Medyko-Chirurgiczna i Akademia Teologiczna, będące spadkobierczyniami rozwiązanego uniwersytetu.

³⁵ Ibidem, s. 27–29.

³⁶ Ibidem, s. 32.

cza wycieczki akademików, było np. obejrzenie pola bitwy z czasów powstania listopadowego, połączone z zajęciami przyrodniczo-rekreacyjnymi: „cała rzesza rozpięzcha się po gajach, polach, jedni dla herboryzacji na łąkach, inni z książką rozłożyli się na miedzach wśród łąnu zboża”³⁷. Posiłek przygotowany pod gołym niebem, na ognisku, stanowił ważny element wycieczki, uznawany przez uczestników za specyficznie krajowy zwyczaj: „Rozsypaliśmy się w różne strony, dla wyszukania miejsca do założenia obozu, a znalazłszy je w punkcie skąd się otwierał widok na Wilię, Zakret i Wilno, roznieciliśmy obyczajem litewskim ogień, sprowadziliśmy z bliskiej oberży potrzebne rekwizyty kuchenne i oddawszy berło gospodarskie Mikułowskiemu [...], udaliśmy się prowadzeni przez naszego chłopka dla zrobienia rekonesansu okolicy i obejrzenia pola bitwy”, celem wycieczki było bowiem odszukanie śladów walk stoczonych pod Ponarami w 1831 roku³⁸.

W przewodniku Kirkora znalazł się ciekawy ślad upodobań i zwyczajów wilnian, którzy najkrótszą noc w roku spędzali w plenerze, w dolinie Rossy, co – jak sądził autor przewodnika – było odległym echem pogańskich obrzędów: „corocznie w dzień św. Jana śliczna ta dolina jest celem przechadzki różnego wieku, stanu i płci mieszkańców miasta; przekupnie napojów i różnych przysmaków pod rozbitymi na ten dzień jeden szalasami, skoczki na linie lub konne sztuki, muzyka, mnóstwo powozów wyższej klasy, udzielne grupy wkoło swych samowarów na pochyłościach wzgórza malowniczo porozrzucone, ogólna wesołość ruch i życie tworzą obraz oryginalny a piękny [...]. Zbierają się tłumy Wilnianów [sic!], gra muzyka pułkowa; gęsto rozstawione namioty z jadłem i trunkiem napęlnia lud prosty, podochocony, śpiewając i przechadzając się daleko za północ”³⁹. Organizacja plenerowych zabaw połączonych z wycieczką nie ograniczała się w Wilnie do nocy świętojańskiej. Urokliwe miejsca na peryferiach przyciągały mieszkańców różnych stanów. Takim lubianym celem wędrowek były Rybiszki – „miejsce od lat wielu najponętniejsze dla mieszkańców miasta. Tu pod odkrytym niebem lub w sali przez całą szerokość domu idącej, odbywają się letnie baliki, pyszne pańskie pikniki, sute obiady, studenckie majówki”⁴⁰.

Wilno słynęło jako ośrodek pątniczy, a poza sanktuarium ostrobramskim, do którego pielgrzymowano ze wszystkich dzielnic Polski i Litwy, tłumy mieszkańców Wileńszczyzny tradycyjnie przybywały w Zielone Świąta do podwileńskiej Kalwarii, by wędrować ścieżkami męki Pańskiej, między kaplicami rozrzuconymi na obszernym terenie. Ten sposób świętowania, połączony z dłuższą lub krótszą wędrowką, opisywał Kirkor: „co rok, podczas uroczystości zesłania Ducha Świętego tłumy wiejskiego obojej płci ludu, w liczbie kilkadziesiąt tysięcy, czasem z różnych stron kraju, do Kalwarii na odpust przybywają. [...] obcho-

³⁷ Ibidem, s. 114.

³⁸ Ibidem, s. 116.

³⁹ [A.H. KIRKOR]: *Przechadzki...*, s. 127–128.

⁴⁰ Ibidem, s. 169.

dzą ze śpiewem i litaniami drogi męki Pańskiej. [...] Pierwszego dnia Zielonych Świątek, sam jedynie lud wieśniaczy obecny jest nabożeństwu; na drugi dzień, zwłaszcza po południu, cała droga od Zielonego Mostu, szczególnie jeśli jest pogoda, ciąglą okryta jest kurzawą z powodu mnóstwa bez przerwy toczących się powozów, obrzeżonych grupami pieszych wędrowców, i wtedy, po odbytem nabożeństwie, gaje Kalwarii zmieniają się w pyszny park. [...] Trzeciego zaś dnia, prócz włościan zbierają się mieszczanie i rzemieślnicy, po większej części katolicy niemieccy, i wówczas z ambon dają się słyszeć kazania w językach niemieckim i litewskim, w następnych zaś stopniach to życie pełne różnaitości i ruchu słabnie, zgiełk ustaje, lud się rozchodzi⁴¹. Celem pielgrzymek były także Troki.

Budowa kolei żelaznych prowadzących przez Wilno i Wileńszczyznę nastąpiła znacznie później niż rozwój transportu kolejowego w Europie Zachodniej. Różnica w stosunku do innych rejonów Europy Środkowej, w przypadku połączeń nieobsługujących potrzeb przemysłu, nie była jednak tak wielka – wynosiła mniej więcej dekadę. Początek robót przy budowie linii kolejowej w okolicach Wilna nastąpił 15 maja 1858 roku, a pierwszy pociąg z Dyneburga do Wilna przyjechał już 4 września 1860 roku. W tym roku ukończono budowę tunelu ponarskiego pod Wilnem. Kolej z Wilna do Petersburga i Kowna rozpoczęła funkcjonowanie w marcu, z Wilna do Warszawy we wrześniu 1862 roku⁴². W tym samym roku Warszawa uzyskała połączenie z Berlinem.

Wyjeżdżający za granicę ziemianie doświadczali podróży pociągiem zanim jeszcze wybudowano kolej warszawsko-petersburską. Nie zawsze jednak ten środek transportu przypadął do gustu podróżnikom przywykłym do szukania kontaktów z ludźmi po drodze, ceniącym sobie indywidualne marszruty. Syrokomla, jeden z prekursorów wileńskiej literatury krajoznawczej, nie był wielkim entuzjastą kolei, z którą zetknął się w podróżach po Wielkopolsce i w Europie Zachodniej. Jak pisał wydawca *Podróży swojaka po swojszczyźnie* Syrokomli, Władysław Korotyński: „Kondratowicz lubił [...] podróżować, ale bynajmniej nie koleją żelazną, tylko końmi, mniejsza o to, w co wprzęgnięty: czy w powóz pański, czy w brykę żydowską, czy w wózek chłopski. Jedynie tak jadąc mógł dowolnie przystawać i zbaczać z drogi, by obejrzeć, opisać, odrysować zabytki »świętej przeszłości«, by w dworku szlacheckim, a bodaj w karczmie wiejskiej pogwarzyć swobodnie z »braćmi w kapocie i braćmi w siermiędze«⁴³. Szybkość, względny komfort podróży, demokratyzacja podróżowania wynikająca z obniżenia kosztów, okupione zostały ograniczeniem antropologicznego aspektu XIX-wiecznej turystyki – poznawania nie tylko miejsc i zabytków, ale

⁴¹ [A.H. KIRKOR]: *Przewodnik. Wilno i koleje...*, s. 26.

⁴² [A.H. KIRKOR]: *Przewodnik historyczny po Wilnie i jego okolicach przez [...]*. Wyd. 2. przejrane i powiększone. Wilno 1880, s. 65. Zastępcą dyrektora budowy Kolei Warszawsko-Petersburskiej był pochodzący ze Żmudzi inż. Stanisław Kierbedź.

⁴³ W. SYROKOMLA: *Podróż swojaka...*, s. XXII.

i ludzi, ich osobistych historii, badania pamięci mieszkańców. Podczas podróży po Wielkopolsce Syrokomla wzdychał: „Cug leci chyżej ptaka; zaledwie parę minut zatrzyma się na stacji i leci dalej, tak, że zaledwie jest czas przeczytać nazwisko miejscowości, wypisane czarnymi literami na facjacie banhofu [...] nieubłagany świst pary, jak głos nad uchem wiecznego żyda, woła wciąż: »Dalej, a dalej« [...], nie dając ani pożałować, cośmy minęli, ani rozpatrzyć się w tym, co mamy przed oczyma, ani przygotować się do tego, co mamy widzieć. [...] Nie wiem, czy po raz drugi w życiu tutaj wrócę; byłem i nie widziałem. Niemal z płaczem mówiłem do siebie: oto są wrażenia podróży koleją żelazną!”⁴⁴. Wtórował Syrokomli Pawłowicz: „To pewne tylko, że przy wszelkich korzyściach, jakie daje kolej żelazna, wspomnienia z podróży kolejowej nie dorównują wspomnieniom z owych czasów, gdy podróżny był panem swej woli – i nie był zamykany i pakowany, na hasło świstu lub dzwonka. Taniej, porządniej i wygodniej dziś się jedzie, to pewna, ale [...] przejechana lotem błyskawicy przestrzeń kraju nic, prócz chaotycznego obrazu i znużenia nie pozostawia w pamięci – to także jest prawdą”⁴⁵. Także Kraszewski wyrażał sentyment do swobody, jaką dawała podróż powozem, a jazdę koleją przez Austrię, Włochy, Francję, Niemcy, uznał za najbardziej niewygodny sposób przenoszenia się z miejsca na miejsce, „który człowieka czyni pakunkiem. [...] Tak jak dziś koleje są urządzone, nie powiem, żeby podróż nimi była nadzwyczaj przyjemna. Nieład, ścisk, pośpiech, niewola miejsca i czasu, narażenie często na nieprzyjemne sąsiedztwo każą żałować własnego powozu, własnej woli, a choćby powolniejszego nieco ruchu”⁴⁶.

Zaraz po wielkim przełomie w dostępie do środków podróżowania, jaki Wilno i Wileńszczyźnie przyniosła budowa linii kolejowej, Kirkor wydał przewodnik uwzględniający rozkład jazdy i omawiający przepisy regulujące podróż koleją⁴⁷. Burzliwe wydarzenia pierwszej połowy lat 60. XIX wieku i stosunki po powstaniu styczniowym, potem wyjazd autora z Wilna, opóźniły drugie wydanie bedekera, które ukazało się dopiero w 1880 roku⁴⁸. Przewodnik Kirkora odnotowywał ruch pierwszych pociągów przemierzających Wileńszczyznę. W 1862 roku do Petersburga codziennie kursowały dwa składy osobowe, które o 3.12 i 5.50 odjeżdżały z Wilna; postój na stacji trwał ok. 20 min. Pociągi osobowe z Landwarowa⁴⁹ do Warszawy jeździły w poniedziałki i piątki o 5.00, pociąg towarowy – w sobotę. Z Warszawy do Landwarowa można było jechać

⁴⁴ Ibidem, s. 28–29.

⁴⁵ [E. PAWŁOWICZ]: *Wspomnienia...*, s. 104.

⁴⁶ J.I. KRASZEWSKI: *Kartki z podróży 1858–1864*, s. 24–25; <http://polona.pl/item/953417/19/> (dostęp: 22.03.2014).

⁴⁷ [A.H. KIRKOR]: *Wilno i koleje żelazne...*

⁴⁸ A.H. KIRKOR: *Przewodnik historyczny...* Wydanie zostało uzupełnione krótkimi informacjami o miejscowościach leżących przy szlakach kolejowych wychodzących z Wilna.

⁴⁹ Landwarów – majątek hr. Józefa Tyszkiewicza, 18 km (3 mile) od Wilna. W Landwarowie linia z Wilna rozgałęziała się na Kowno i dalej do granicy pruskiej oraz na Grodno.

w niedziele i czwartki o 9.00, pociąg towarowy kursował w środy⁵⁰. Kasy biletowe na większych stacjach czynne były 45 min przed przyjazdem, a zamykane 5 min przed odjazdem pociągu. Dzieci do piątego roku życia podróżowały bezpłatnie, za dzieci w wieku 5 do 10 lat uiszczano połowę ceny w pierwszej i drugiej klasie, a 1/4 ceny w trzeciej klasie. Za dzieci i młodzież powyżej 10. roku życia pobierano pełną opłatę. Do wagonów nie wolno było wprowadzać psów ani wnosić nabitej broni⁵¹. Podróżny miał prawo do bezpłatnego przewozu bagażu ważącego ok. 16 kg (1 pud = 40 funtów – 16,38 kg), ponosił koszty przewozu większego bagażu, liczone od każdego dodatkowego puda i przebytej drogi oraz opłaty za zgłoszenie przewożonych pakunków i przechowanie ich na stacji⁵². W drugiej połowie lat 60. XIX wieku w pociągach rosyjskich nie było przejścia z wagonu do wagonu. Konduktorzy kontrolujący bilety wchodzili po stopniach zewnętrznych do każdego z nich osobno. Odrębnych przedziałów w pierwszych wagonach kursujących z Warszawy do Wilna nie było. „W naszym wagonie środkiem w podłuż szła długa dwustronna ława kanapa, także stały pod ścianami” wspominał swą pierwszą podróż do Wilna Ludwik Czarkowski⁵³.

W kolejnych latach różnicowały się pociągi, zmieniało się wnętrze wagonów; pod koniec XIX wieku Rosja rozpoczęła też produkcję własnych lokomotyw. W wielu relacjach podkreślano komfort podróży rosyjskimi kolejami. Mieczysław Jałowiecki, mieszkaniec Wileńszczyzny, a zarazem syn budowniczego linii kolejowych w Rosji, posła do Dumy i głównego inspektora technicznego podróży cesarskich Bolesława Jałowieckiego, wspominał: „W Rosji podróżowało się wygodnie. Wagony były przestronne, dobrze nagrzone. W pociągach dalekobieżnych każdy z pasażerów drugiej lub pierwszej klasy miał najczęściej całą ławkę dla siebie. Nawet w wagonach trzeciej klasy nie było tłoku, natomiast powietrze w nich często było nie do zniesienia. Pachniało machorką, źle wyprawionymi kozuchami i jedzeniem, a gdy wśród podróżnych znalazło się kilku starozakonnych, to do różnych specyficznych zapachów dochodził jeszcze zapach cebuli, śledzi i czosnku. Podróżująca publiczność w trzeciej klasie spędzała przeważnie czas na jedzeniu. Stacji kolejowych posiadających bufety było stosunkowo mało. Na dystansie 680 kilometrów pomiędzy Petersburgiem a Wilnem było ich zaledwie siedem”⁵⁴. Długą trasę z Wilna do Petersburga (przez Bezdany, Dukszty, Dyneburg) w 1880 roku pociąg przebywał planowo w 18 godz. 53 min, a podróż do Warszawy, przez Grodno, Sokółkę i Białę-

⁵⁰ [A.H. KIRKOR]: *Wilno i koleje żelazne...*, s. II–VIII.

⁵¹ Ibidem, wkładka, <http://polona.pl/item/1685190/15/> (dostęp: 25.03.2014).

⁵² Ibidem. W razie zaginięcia zgłoszonych rzeczy towarzystwo kolejowe wypłacało odszkodowania, do określonych z góry granic, w zależności od gabarytu zguby: za futerał z kapeluszem nie więcej niż 10 rubli, za worek podróżny – do 20 rubli, a za walizę nie więcej niż 50 rubli.

⁵³ L. CZARKOWSKI: *Wilno w latach 1867–1875 (ze wspomnień osobistych)*. Wilno 1929, s. 5.

⁵⁴ M. JAŁOWIECKI: *Na skraju Imperium*. Warszawa 2000, s. 98.

stok trwała bez mała 11 godz. Bilet kolejowy z Warszawy do Wilna kosztował wówczas, w zależności od klasy, 14,57, 10,93 lub 5,60 rubli. Na podróż do Kowna trzeba było przeznaczyć 2 godz. 30 min, do Rygi przez Szawle – 13 godz. 25 min, do Mińska przez Smorgonie, Mołodeczno – 7 godz. 37 min. Podróż koleją z Wilna do Paryża trwała wówczas dwie doby⁵⁵.

Pozytywne wrażenie z podróży koleją z Warszawy do Wilna wynosili przybysze z innych dzielnic. Mieszkaniec Przemyśla, który odwiedził gród Giedymina na początku XX wieku, porównując warunki podróży do znanych sobie kolei austriackich, chwalił wprowadzenie miejscówek w pociągach pospiesznych i zauważał, że „podróżowanie na rosyjskich kolejach znacznie wygodniejsze niż w Austrii; [...] a gdy się nadto zważy, że w przedziałach drugiej klasy, może nieco obszerniejszych niż u nas, jest miejsce tylko na cztery osoby, że nadto z oparcia siedzeń można zrobić dwa łóża wcale wygodne, tak, że wszystkie cztery osoby mogą spać swobodnie podczas drogi, podróż na rosyjskich kolejach, choć nie tak szybka jak w Austrii, okaże się jednak stokroć wygodniejszą i przyjemniejszą”⁵⁶. Skrócił się też czas przejazdu z Warszawy do Wilna. Podróż w 1904 roku miała zabrać autorowi przywołanych wyżej opinii ok. 8 godz.⁵⁷ Na parę lat przed I wojną światową uruchomiono między Warszawą i Wilnem połączenie „kurierskie”, skracające podróż do 6 godz. Jak pisał wileński publicysta, Czesław Jankowski – umożliwiała to nawet wyjazd do Warszawy, załatwienie pilnego interesu i powrót do Wilna w ciągu jednej doby⁵⁸.

Wielkie przestrzenie państwa rosyjskiego, przecięte kilkoma strategicznymi liniami kolejowymi, miały niski współczynnik długości torów kolejowych do ogólnej powierzchni. Dla połączenia peryferyjnych miast powiatowych z głównymi arteriami kolei szerokotorowej pod koniec XIX wieku, z inicjatywy Bolesława Jałowieckiego powstało Towarzystwo Kolei Dojazdowych, zajmujące się budową kolejek wąskotorowych na obszarze guberni nadbałtyckich. Jedną z tras kolejki łączyła stację Nowoświeciany, leżącą przy szerokotorowej trasie z Wilna w kierunku Petersburga, ze Święcianami, Głębokiem i Poniewieżem. Licząca ok. 270 km (255 wiorst) linia tzw. podjazdówki ułatwiała dojazd z prowincji do Wilna, co miało duże znaczenie wobec słabo rozwiniętej sieci dróg bitych⁵⁹. Wchodzący w skład Zarządu Towarzystwa Mieczysław Jałowiecki wspominał

⁵⁵ [A.H. KIRKOR]: *Przewodnik historyczny...*, s. 281–282.

⁵⁶ K.W.: *Z podróży kilka wrażeń: Częstochowa, Warszawa, Wilno, Petersburg, Moskwa, Kijów*. Przemyśl 1904, s. 84.

⁵⁷ Ibidem, s. 43. Być może jednak autor nie był precyzyjny. W świetle *Przewodnika po ziemiach dawnej Polski, Litwy i Rusi*, droga z Warszawy do Wilna pociągiem pospiesznym miała trwać 9,5 godz., a osobowym ok. 12 godz. M. ORŁOWICZ: *Przewodnik po ziemiach dawnej Polski, Litwy i Rusi*. Warszawa–Kraków 1914, s. 35.

⁵⁸ Cz.J. [Czesław JANKOWSKI]: *Na wileńskim bruku*. „Tygodnik Ilustrowany” nr 33 z 16 sierpnia 1919, s. 533.

⁵⁹ M. JAŁOWIECKI: *Na skraju Imperium...*, s. 98; N. ROUBA: *Przewodnik po Litwie i Białejrusi*. Wyd. 3. Wilno brw. [po 1909], s. 11.

z dozą humoru: „koleje nasze miały w sobie coś bardzo prowincjonalnego, lokalnego. Personel był przeważnie polski, litewski, łotewski. Wszyscy się tu znali. [...] Trzecia klasa była wypełniona przeważnie starozakonnymi [...]. Koleje te dostarczały wiele tematów dla pism humorystycznych. Naczelnicy stacji widząc spóźnionego pasażera, jadącego co koń wyskoczy, by nie spóźnić się na kolej, opóźniali odejście pociągu, a nierzadko telefonowali do sąsiednich dworów, że: »Pociąg wyszedłszy z ostatniej stacji, tak proszę spieszyć się«⁶⁰.

Dla wielu mieszkańców Wileńszczyzny pierwsza podróż koleją była oczywiście przeżyciem, zwłaszcza dla dzieci stanowiła atrakcję. Józef Mineyko wspominał: „wyjazd do Wilna napelniał nas radością. Już sama jazda końmi na kolej ponad dwie godziny, a potem oczekiwanie na pociąg, dzwonki, sygnał zbliżającego się pociągu, widok sapiącego i pokrytego dymem parowozu, a na koniec przedział wygodny w wagonie, oświetlony jedną świeczką”⁶¹. W długą podróż pociągiem, na trasie z Petersburga do Wilna pasażerowie zabierali rozmaite utensylia. Mineyko przywoływał z pamięci obraz: „podróżni, przeważnie Rosjanie ze stron dalekich wiozą niezbędne poduszki, imbryki, czajniki, herbatę. W Wilejce (potem nazwanej Nowowilejką), przynoszą wrzątek do herbaty (*kipiatok*) [...]. Jedziemy w półmroku. Świeczka dobiega końca, raptem pociąg staje, światło lamp gazowych nas ośniewa – Wilno. Już wpadają tragarze, już chwytają ręczne bagaże. Na peronie stoją wystrojeni, przeważnie brodaci, w kołpakach z kitą na głowie żandarmi”⁶².

Dworzec wileński nie miał wówczas przejść podziemnych. Oprócz hali bagażowej i kasowej dysponował salami bufetowymi odrębnymi dla I, II i III klasy. Wewnątrz dworca funkcjonowało oświetlenie gazowe, na zewnątrz lampy olejowe⁶³. Już na dworcu o klientów konkurowały hotele, co znalazło wyraz w malowniczych wspomnieniach: „u przejścia z sali pakunkowej i kasowej na werandę – stał szereg panów w czapkach z galonami złocistymi, w długich liberyjnych surdutach i płaszczach. Darli się oni na cały głos, ale dostojnie i z namaszczeniem: »*gostinnica* Niskowskiego, Hana, Poznańskiego, *gostinnica Ewropa*«. Ten ostatni odznaczał się największą powagą. Wybrał ojciec dygnitarza od hotelu Poznańskiego i wnet znaleźliśmy się w powozie tego hotelu, oczekując na wydostanie bagażu”⁶⁴. „Szwajcar hotelowy wykrzykuje nazwę swego hotelu. Tu podbiega do nas portier hotelu Niskowskiego, kłania się nisko i wydziera z rąk rodziców niesione drobiazgi, wsadzając nas do obszernego powozu”⁶⁵.

Podróżny mógł pojechać z dworca do centrum dorożką. Niemal wszyscy przybyśze zza kordonu granicznego zwracali uwagę na specyficzne cechy

⁶⁰ M. JAŁOWIECKI: *Na skraju Imperium...*, s. 98.

⁶¹ J. MINEYKO: *Wspomnienia z lat dawnych*. Oprac. M. WREDE, M. SIEROCKA-POŚPIECHOWA. Warszawa 1997, s. 31.

⁶² Ibidem.

⁶³ L. CZARKOWSKI: *Wilno...*, s. 7.

⁶⁴ Ibidem, s. 5.

⁶⁵ J. MINEYKO: *Wspomnienia...*, s. 31.

wileńskich pojazdów, a przede wszystkim komentowali wygląd woźniców: „[...] podróżny, wyszedłszy na podjazd, wołał: *izwoszczik* i wnet zjawiał się dorożkarz Żyd albo Polak na *prolotce*. Był to ekwipaż, raczej ekwipażyk na resorach, zaprzęgnięty w jednego konia modą moskiewską w hołoble i duhę. [...] Siedzenie i dla pasażera, i dla woźnicy było maluchne, poduszka okryta skórą lub ceratą, o jakiejś budzie, fartuchu nie było mowy. Jedna osoba szczupła mogła jechać znośnie – we dwie nie sposób nie objawszy się w pasie [...], kto posiadał trochę pakunków uprzejmie wyniesionych przez tragarza *nosilszczyka*, nieraz musiał brać pod nie drugą dorożkę”⁶⁶. *Prolotki* były nowym w Wilnie typem pojazdów. Dorożki starszego typu, to „kałamaszki, których pudła umieszczone były nie na resorach żelaznych, lecz na drążkach drewnianych. Stąd nazwa miejscowa »drążki« [...]. Pomalowane na żółto, niebiesko lub zielono, stały przy ulicy Zawalnej i Rynku Drzewnym, dużo wygodniejsze, bo i obszerniejsze od nowych trzęsikuszek, służyły głównie do lokomocji podmiejskiej”⁶⁷. Narzuceny dorożkarzom ubiór raził szczególnie przybyszów z Galicji. Stanisław Tarnowski z nieukrywaną odrazą notował swoje pierwsze wrażenia z Wilna: „na koźle siedzi kacap czy *zwoszczyk*, w długim watowanym fałdowanym tułubie, w niskim lakierowanym kapeluszu szerszym u góry. *Zwoszczyk* często brodaty, koń zawsze w hołobli. Później, jak tylko trochę w Wilnie zabawisz, dowiesz się i sam przekonasz, [...] że pod tym kapeluszem i w tym ohydny tułubie siedzi pocziwa litewska dusza, ale pierwszy widok jest strasznie rażący i przykry; zdaje ci się, że jesteś gdzieś w Rosyi”⁶⁸. Turysta z Przemyśla na początku XX wieku też z zaskoczeniem opisywał uniform dorożkarski: „[...] w szkaradnej kápocie długiej po kostki, niezapinanej lecz zawijanej na lewą stronę i przepasanej krajką lub gdy lepiej to pasem i w kaszkiecie, który nie jest ani czapką, ani kapeluszem, ani też cylindrem, lecz czymś pośrednim; [dorożkarz – przyp. J.J.-J.] od szyi począwszy, ku dołowi postacią swoją zakreśla obwód coraz większy, tak że wygląda jak ścięty ostrosłup z szeroką podstawą”⁶⁹.

Korzystając z przewodników po Wilnie wydanych na początku XX wieku, pióra Wacława Studnickiego i Władysława Zahorskiego⁷⁰, turysta mógł już dość precyzyjnie przewidzieć wydatki związane z przejazdem dorożkami. Po Wilnie poruszały się dorożki jednokonne I i II klasy, przeznaczone do przewozu dwóch dorosłych osób. Dorożki pierwszej klasy zawsze miały koła gumowe (mówiono, że były „na gumach”, albo „na balonach”)⁷¹. Turyści mogli z dale-

⁶⁶ L. CZARKOWSKI: *Wilno...*, s. 7–8.

⁶⁷ Ibidem, s. 16.

⁶⁸ S. TARNOWSKI: *Z wakacji. Kijów – Moskwa – Wilno*. T. 1. Kraków 1888, s. 303.

⁶⁹ K.W.: *Z podróży kilka wrażeń...*, s. 43–44.

⁷⁰ W. ZAHORSKI: *Przewodnik po Wilnie*. Wilno 1910; W. GIZBERT [Wacław Studnicki]: *Wilno, Przewodnik ilustrowany po mieście i okolicach z planem miasta i dodatkami*. Wilno 1910. Po rewolucji 1905 roku nastąpiła liberalizacja systemu prawnego w Rosji.

⁷¹ Kurs z dworca do śródmieścia od godz. 7.00 rano do 12.00 w nocy kosztował w I klasie 35 kopiejek, w II klasie – 30 kop., od 12.00 w nocy do 7.00 rano odpowiednio 40 i 35, za inne kursy

ka poznać klasę dorożek po kolorach; dorożki pierwszej klasy miały numery czerwone, drugiej – białe⁷². Powozy hotelowe zabierały do 4 osób za 50–60 kopiejek⁷³. Autor przewodnika po Wilnie z 1910 roku Wacław Studnicki sugerował turystom, żeby używać dorożek I klasy „ze względu na okropne bruki wileńskie”⁷⁴.

Tramwaje konne pojawiły się w Wilnie dość późno, bo pod koniec XIX wieku. Koncesję na ich eksploatację zdobyło Rosyjskie Towarzystwo Miejskiego i Podmiejskiego Tramwaju Konnego. W czerwcu 1893 roku otwarta została pierwsza linia – z dworca kolejowego do centrum (przedłużona do dzielnicy Zwierzyniec), a dwie następne (Zarzecz – Plac Łukiski i Antokol – Plac Katedralny) w lipcu tego roku. Na Antokolu powstała zajezdnia tramwajowa. Potocznie używano nazwy *konka*. „Ten środek komunikacji po mieście nazywał się *konnaja żeleznaja doroga*. Po *rejkach* (małe tory kolejowe) toczyła się wielka kryta buda (*wagon*). Wewnątrz tej budy, po bokach, wzdłuż ścian stały długie ławy – miejsca dla pasażerów. Ten *wagon* po *rejkach* ciągnęły konie. Jechało się taką *konką* w trzech kierunkach miasta: od Zielonego Mostu na Dworzec, od placu Katedralnego na Zarzecz, albo – na Antokol”⁷⁵. Cena przejazdu wynosiła 5 kopiejek. Przystanki nie były oznaczone, tramwaj zatrzymywał się na żądanie. Na rogu ulic Świętojerskiej i Wileńskiej przecinały się linie i podróżni mogli się przesiąść, a bilet zachowywał ważność. Tramwaje kursowały od godz. 7.00 latem lub 8.00 zimą do 22.00⁷⁶. Wagonik ciągnął zazwyczaj jeden koń, „pod górkę” doprzęgano dodatkowego. W 1909 roku 28 wagonów obsługiwało 150 pracowników oraz 122 konie⁷⁷. *Konka* zyskała w Wilnie dużą popularność, a wobec znacznego nachylenia ulic projekty zastąpienia koni lokomotywą parową lub wykorzystania napędu elektrycznego nie zostały zrealizowane. Zabawny błąd popełnił jednak znany i zasłużony autor przewodników polskich, Mieczysław Orłowicz, który nie znając miasta z autopsji, posłużył się wiadomościami z drugiej ręki i w 1914 roku przypisał Wilnu posiadanie tramwajów elektrycznych⁷⁸. Praktycznie do I wojny światowej nie było w Wilnie alternatywy dla konnej komunikacji miejskiej. Przewodnik z 1910 roku ujmował to elegancko: „komunikacja automobilowa w Wilnie jeszcze szwankuje”⁷⁹.

płacono zgodnie z umową. Cena za wynajęcie dorożki na godziny w dzień wynosiła ok. 40–50 kop., w nocy – 60 kop. W. ZAHORSKI: *Przewodnik...*, s. II.

⁷² W. GIZBERT [W. STUDNICKI]: *Wilno...*, s. 7.

⁷³ W. ZAHORSKI: *Przewodnik...*, s. II.

⁷⁴ W. GIZBERT [W. STUDNICKI]: *Wilno...*, s. 8.

⁷⁵ K. BARTOSZEWICZÓWNA: *Tutejsi. W: Los wileńszczyzny w XX wieku*. Red. M. MACKIEWICZ, H. OSTROWSKA. Wilno 2002, s. 52; por. I. JANICKA: *Kultura higieniczna Wilna w latach 1795–1915*. Gdańsk 2009, s. 141–143.

⁷⁶ W. GIZBERT [W. STUDNICKI]: *Wilno...*, s. 8.

⁷⁷ „Konka”, <http://rojsty.blox.pl/2013/11/8222Konka8221.html> (dostęp: 30.03.2014).

⁷⁸ M. ORŁOWICZ: *Przewodnik po ziemiach...*, s. 37.

⁷⁹ W. GIZBERT [W. STUDNICKI]: *Wilno...*, s. 7.

Turyści, którzy chcieli odbyć wycieczkę za miasto, mogli wynająć dorożkę parokonną albo powóz hotelowy⁸⁰. Latem mogli skorzystać też z innych środków transportu do miejsc szczególnie w Wilnie popularnych. Do Werek, dawnej rezydencji biskupów wileńskich, tradycyjnego miejsca wycieczek wilnian, kursował omnibus, odjeżdżający z Placu Katedralnego⁸¹. Można było też wynająć łódź lub popłynąć parostatkiem.

Na wygląd Wilna szczególnie wpływ miały otaczające miasto wzgórza i przepływające przez jego centrum rzeki: Wilia (lit. *Neris*) i Wilenka (lub Wilejka, lit. *Vilnia*), od której odchodziły cztery sztuczne kanały. Kanał wyprowadzający część wody Wilenki koło ogrodu bernardyńskiego poruszał młyn, rozdzielony na dwie odnogi opływał cytadelę, po czym jedna z odnóg wracała do Wilenki, druga wpadała do Wilii pod mostem na Antokolu. Drugi kanał odchodził od Wilenki na Zarzeczu, prowadząc do łaźienek Strausa; trzeci wyprowadzony koło cmentarza bernardyńskiego wracał do Wilenki przy moście z Zarzecza na Popławy, czwarty między Popławami a Belmontem zmierzał do młyna Jogichesa⁸². W latach 60. XIX wieku w Wilnie było 16 większych i mniejszych mostów, z których najważniejsze były Zielony Most i Most Zwierzyniecki przerzucone nad Wilią, most na Antokolu oraz Zarzeczny, Bernardyński i Popławski, łączące ze starym centrum te części miasta, które oddzielała Wilenka⁸³. Była także jedna przeprawa promowa, zapewniająca łączność między budynkami zajmowanymi przez wojsko na Antokolu i po przeciwnej stronie Wilii⁸⁴. Przy rzece funkcjonowała przystań w Łukiszkach, z której korzystały niewielkie statki ze zbożem i tratwy z drzewem. W latach 50. XIX wieku próbowano zainaugurować rzeczną komunikację parową. Jak zanotował Teodor Tripplin, „dnia 14 maja 1856 r. ujrzano tu po raz pierwszy na Wilii parostatek, »Wilno« nazwany, a kosztem hrabi Rajnolda Tyzenhauza zbudowany; zdaje mi się, że w warsztatach nanteńskich [...]. Przypłynął ten statek Niemnem do Kowna, Wiliją do Wilna i tu z uniesieniem witany odbył pierwszą żeglugę do Werek nieszczególnie szybko, bo coś w kilka godzin”⁸⁵. Choć ta inicjatywa początkowo wydawała się nieudana, letnie przejażdżki statkami spacerowymi stały się atrakcją bardzo dla Wilna charakterystyczną. Przystań dla łodzi pasażerskich była na Wilii koło Ogrodu Zamkowego, a przystań parostatków bliżej Antokola. Przed I wojną światową statki wycieczkowe „Gwiazda” i „Grodno” kursowały latem regularnie na trasie Wilno–Kalwaria–Werki⁸⁶.

⁸⁰ W 1910 roku za powóz 4-osobowy płacono 10 rubli, od 5 rubli za dorożkę dwuosobową za cały dzień. Ibidem, s. 8.

⁸¹ Ibidem, s. 9.

⁸² [A.H. KIRKOR]: *Wilno i koleje żelazne...*, s. 49.

⁸³ [A.H. KIRKOR]: *Przewodnik historyczny...*, s. 75.

⁸⁴ Ibidem.

⁸⁵ [T. TRIPPLIN]: *Dziennik podróży...*, s. 159.

⁸⁶ Codziennie z Wilna do Werek statek odpływał o godzinach: 7.00, 9.30, 12.00, 13.30, 14.30, 16.00, 18.30, 19.15, 20.15, a ostatni z Werek do Wilna o godzinie 22.15. Cena biletu 1 klasy za

Hotele wileńskie były zróżnicowane pod względem prestiżu i poziomu usług. Wspominany już Tripplin w 1856 roku z zadowoleniem korzystał z usług hotelu Poznańskich i – jak zanotował: „za 10 złotych polskich codziennego najmujemy salon o trzech oknach pięknie umeblowany, dwa pokoje sypialne i przedpokój”⁸⁷. Hotel mieścił się w dwupiętrowej kamienicy, na styku ulic Wielkiej i Niemieckiej. W tym samym miejscu za lokum na parterze „płaciło się taniej, niż na piętrze, bo tylko 30 kopiejek za dobę, naturalnie bez posługi i bez światła. Świece mieliśmy swoje z Newskiej fabryki w Petersburgu. [...] O zaspaniu nie mogło być mowy: przed ósmą już ktoś kołatał do nas, był to faktor Żyd, który ofiarował swoje usługi. Jeszcze nie zdążył wyjść, wtłoczył się inny znów z najświeższym drobnym towarem”⁸⁸.

Pierwsze krajoznawcze publikacje Kirkora pozbawione były praktycznych informacji o infrastrukturze turystycznej miasta. W przewodniku *Wilno i koleje żelazne* z 1862 r. znalazły się jednak reklamy, zawierające przydatne dla turystów informacje o tych obiektach, których właściciele na czas dostrzegali korzyści płynące z umieszczenia swojej oferty w tego rodzaju wydawnictwie. Reklamował się m.in. Hotel Niskowskiego, który zajmował dwa budynki przy ul. Łotoczek, Sawicz, Zamkowej i Wielkiej. W obu domach na przyjezdnych czekało 40 pokoi i 30 łóżek z pościelą. Na żądanie dostawiano płatne łóżka. Ceny były zróżnicowane od 50 kopiejek do 2 rubli 50 kopiejek za pokój. Restauracja hotelowa otwarta była dla gości z miasta, którzy mogli stołować się także stale, wykupując abonament miesięczny. Z myślą o podróżnych oferowano zimne zakąski jako zapasy na drogę. W szerokim asortymencie dodatkowych usług hotel prowadził detaliczną sprzedaż artykułów sprowadzanych w ilościach hurtowych, takich jak: herbata, cygara, wina. Do dyspozycji gości były powozy hotelowe: omnibus, szaraban, karety, kocz. Hotel Müllera z kolei reklamował przede wszystkim swój obszerny dziedziniec i wielki salon dla widowisk publicznych, mieszczący do 300 osób⁸⁹. Na drodze z dworca do miasta przyjezdnych „z dała już wabiły drugorzędne hotele, a raczej zajazdy o szumnych nazwiskach: *Moskowskaja gostinica*, *Sankt-Pietiersburgskaja*, *Sławianskaja*”⁹⁰. Lepsze hotele znajdowały się w centrum, w rejonie ratusza, przy ul. Wielkiej i Niemieckiej (hotele „Italia”, „London”, Poznańskiego, „Paryski”, „Francuski”)⁹¹. Przed I wojną światową przewodniki polecały w Wilnie pierwszorzędne hotele: „Bristol” i „Świętojerski” („St. Georges’a”) przy ul. Świętojerskiej⁹², H. Sokołowskiego i „Imperial”

kurs do Werek wynosiła 35 kopiejek, tam i z powrotem – 50 kopiejek. W. GIZBERT [W. STUDNICKI]: *Wilno...*, s. 9.

⁸⁷ [T. TRIPPLIN]: *Dziennik podróży...*, s. 118.

⁸⁸ L. CZARKOWSKI: *Wilno...*, s. 5.

⁸⁹ [A.H. KIRKOR]: *Wilno i koleje żelazne...*

⁹⁰ L. CZARKOWSKI: *Wilno...*, s. 14.

⁹¹ Ibidem, s. 15.

⁹² M. ORŁOWICZ: *Przewodnik po ziemiach...*, s. 37.

przy ul. Niemieckiej, „Wielki” przy Ostrobramskiej, „Italia” przy Wielkiej oraz „Europejski” przy ul. Dominikańskiej. Spośród tańszych sugerowano turystom skorzystanie z hoteli: Hana, „Francuskiego”, „Victorii” lub „Nowego” przy ul. Wielkiej, „Szlacheckiego” przy ul. Ostrobramskiej, „Polskiego” na Świętojerskiej, Niszkowskiego na Bakszczie⁹³.

Zwiedzający Wilno turyści szukali pokrzepienia i odpoczynku w restauracjach i kawiarniach. Na początku lat 60. XIX wieku w mieście funkcjonowało 6 kawiarni, 20 restauracji i traktierni, i znacznie więcej punktów zajmujących się wyszynkiem alkoholi (43 stałe szynki, ale łącznie z punktami o ograniczonych prawach wyszynku, w sumie ponad 100 lokali)⁹⁴. Tripplin dość surowo ocenił atrakcje towarzysko-rozrywkowe lokali wileńskich, pisząc w 1856 roku, że „w miejscach publicznych, jak np. w traktjerniach nikt słowa nie przemówił, kawiarni zaś, ogródków, bawaryi, muzyki tu nie ma – nigdzie ani śladu tego wszystkiego, czego my posiadamy tyle na każdej ulicy”, a w dodatku uznał, że w Wilnie „o Warszawie i jej rozkoszach, urokach i zepsuciu Litwini pielęgnują jakieś wyobrażenia bardzo przesadzone”⁹⁵. W przewodniku z 1880 roku Kirkor nie przedstawił już liczebności zakładów gastronomicznych. Widać jednak znaczny wzrost liczby wileńskich browarów – z 3 w 1862 roku do 11 w 1880 roku. Spora część produkcji trafiała na wileński rynek (poza tym funkcjonowała 1 fabryka miodu i 5 produkujących wódkę). Pośród wileńskich producentów piwa znaną markę stanowił browar Wilhelma Szopena, rywalizujący z browarem braci Lipskich na Popławach⁹⁶.

Pod koniec XIX wieku funkcjonowały w Wilnie lokale, które zapracowały na znaczną renomę i cieszyły się nią także w okresie międzywojennym, np. słynne kawiarnie „Czerwony Sztrall”, „Zielony Sztrall” (fot. 1), czy eleganckie restauracje hotelowe. Do najbardziej cenionych przed wybuchem I wojny światowej zaliczały się: restauracja „U Żorża”, mająca klientelę ziemiańską i znana z wybornego kwartetu „świętojerskiego” oraz restauracje hoteli: „Bristol”, „Europejskiego”, Niszkowskiego, a ponadto restauracja Klubu Szlacheckiego, „Myśliwska”, lokale Naruszewicza, i Szumana⁹⁷.

Oprócz zwiedzania zabytków wileńskiej architektury, turyści mogli obejrzeć kolekcje wileńskiego Muzeum Starożytności, powstałego z darów hr. Eustachego Tyszkiewicza przy Uniwersytecie Wileńskim, które po likwidacji w 1865 roku – na rozkaz Murawjowa – placówki muzealnej, zostały zdekompletowane, a pozostałości przekazano Bibliotece Publicznej⁹⁸. Po 1905 roku prze-

⁹³ W. ZAHORSKI: *Przewodnik...*, s. IV.

⁹⁴ [A.H. KIRKOR]: *Wilno i koleje żelazne...*, s. 75.

⁹⁵ [T. TRIPPLIN]: *Dziennik podróży...*, s. 204.

⁹⁶ [A.H. KIRKOR]: *Przewodnik historyczny...*, s. 96.

⁹⁷ W. ZAHORSKI: *Przewodnik...*, s. IV; C.J. [Czesław JANKOWSKI]: *Na wileńskim bruku...*

⁹⁸ Por. *Przechadzki...*, (zbiorem wileńskim poświęcił Kirkor przechadzkę XVII i XVIII); por. [A.H. KIRKOR]: *Przewodnik historyczny...*, s. 218–224.

stały obowiązywać zakazy używania języka polskiego w miejscach publicznych. Wydane przed I wojną światową polskie przewodniki informowały o działalności dwóch stałych teatrów: polskiego i rosyjskiego, które wystawiały spektakle w dawnym ratuszu, a w sezonie na scenach letnich – teatr polski w Ogrodzie Bernardyńskim⁹⁹, rosyjski w dawnym Ogrodzie Botanicznym. Turyści mogli także podziwiać występy zespołu „Lutni” w siedzibie przy ul. Świętojerskiej. Charakterystyczne, że przewodniki nie informowały o aktywnej działalności żydowskich instytucji muzycznych i teatralnych w Wilnie. Wynikało to przede wszystkim z bariery językowej. Oferty spędzenia wolnego czasu dopełniały: nocny lokal Szumana z występami rewiowymi („tangle-tangle” Szumana) czynny od 22.00 do 2.00 w nocy¹⁰⁰ oraz fotoplastykon i 6 iluzjonów dających „widowiska kinematograficzne”. Cyrk miał siedzibę na Placu Łukiskim, ale w Wilnie przedstawienia odbywały się tylko wiosną i jesienią¹⁰¹.



Fot. 1. Cukiernia Bolesława Sztralla przy Prospekcie Świętojerskim (współcześnie Gedymina) w Wilnie (sala cukierni). „Tygodnik Ilustrowany” nr 51 z 21 grudnia 1912 r.

⁹⁹ Dopiero po wydaniu przewodników, tuż przed wojną, został wybudowany gmach teatru polskiego na Pohulance.

¹⁰⁰ Przewodnik Zahorskiego podawał ceny w tym lokalu: stolik – 1 rb, łoża – 3–5 rubli. W tygodniku „Ziemia” Zahorski pozwolił sobie na wyrażenie opinii o lokalu Szumana w dawnym Ogrodzie Botanicznym: „[...] jakże on dziś niepodobny do dawnego! Wycięto kosztowne, z takim trudem sprowadzane i pielęgnowane drzewa i rzadkie rośliny, zniszczono oranżerie, zasypiano kanały, zburzono altany i mostki stylowe, i dziś rozsiadła się tu muza podkasana, której w ofierze młodzieży i ziemianie niosą cnotę, zdrowie, a nieraz i grosz ostatni”. W. ZAHORSKI: *Stare Wilno*. „Ziemia” 1912, nr 7, s. 102.

¹⁰¹ W. ZAHORSKI: *Przewodnik...*, s. VI.

Dość słabo przedstawiały się możliwości zaopatrzenia turystów w pamiątki z Wilna. Tarnowski z lekceważeniem wspominał o kramowo-odpustowym towarze, sprzedawanym koło Ostrej Bramy. „Nieszczęściem towaru tego niewiele i dość lichy. [...] Kto więc jadąc do Wilna liczy na to, że wróci do domu wioząc łupy bogate świętości z Ostrej Bramy, ten niech się z tą nadzieją pożegna” – konkludował¹⁰².

Zarówno w bedekerach – począwszy od 1862 roku – jak i w relacjach z podróży znaleźć można sporo opinii o ogólnym wyglądzie, estetyce miasta, gospodarce komunalnej, higienie i warunkach życia. Józef Ignacy Kraszewski pisał: „ulice Wilna po większej części nieregularne są, ciasne i ciemne, zaułki ciaśniejsze i ciemniejsze jeszcze”¹⁰³. „Nie znajdziesz w nim najmniejszego podobieństwa do najmniejszej stolicy, chociaż nią było kiedyś. Dość ludne [...] jednak jakby było pustem, bawi się z największym smakiem plotkami, szpieguje jak mała miścina, wstaje dość rano, śpi w nocy po parafiańsku, nie zna się wcale na modach (dowodem tego, że nikt strojów w Wilnie nie sprawia, prócz tych, co się na nich nie znają) i w prostocie ducha rozumie, że jest małym Paryżem”¹⁰⁴. Teodor Tripplin, dzielący sentyment Litwinów do stolicy dawnego Wielkiego Księstwa, przyznawał, że pod względem reprezentacyjnym Wilno daleko ustępowało Warszawie: „ulice jego nie mogą się równać z naszymi warszawskimi, [...] lecz za to kościół obok kościoła, jeden pysniejszy od drugiego, jeden wznioślejszy od drugiego [...] nadają grodowi Giedymina tak okazały pozór, jak rzadko która ze stolic Europy posiada”¹⁰⁵. Stanisław Tarnowski, który odwiedził Wilno w 1878 r., pozostawał bardziej krytyczny: „jak to miasto wygląda? [...] Powiedzieć, że jest po dzisiejszemu ładne i cywilizowane? nie można. [...] Ulica w Wilnie jest najczęściej dość wąska, ma po dwóch stronach domy nie wielkie ani wysokie, kamienice i kamieniczki pomalowane na różne kolory, a między tymi domami te nawet, które noszą szumną nazwę pałaców, rozmiarami i stylem są zawsze tylko starszymi lub nowszymi nieco kamienicami. [...] Sklepy o małych drzwiczkach i ubogich wystawach przypominają miasteczkowe sklepiki. Wszystko to pokaźnie nie wygląda. Ruch znaczny, dużo ludzi uwija się i śpieszy po ulicach, ale także nie wielkiego miasta publiczność. Kobiet ładnie i mężczyzn dobrze ubranych nie spotyka się prawie wcale”¹⁰⁶. Raził krakowianina brak centrum, wokół którego skupiałoby się życie miasta. „Maleńki plac przed Ratuszem wygląda na trochę tylko w jednym miejscu rozszerzoną ulicę. Katedralny, obszerny, wiecznie pusty, słabo zabudowany, położony na samym końcu miasta, nie jest ogniskiem i środkiem jego ruchu”¹⁰⁷. Dość podobne

¹⁰² S. TARNOWSKI: *Z wakacji...*

¹⁰³ J.I. KRASZEWSKI: *Wspomnienia Wilna...*, s. 11.

¹⁰⁴ Ibidem, s. 20–21.

¹⁰⁵ [T. TRIPPLIN]: *Dziennik podróży...*, s. 151.

¹⁰⁶ S. TARNOWSKI: *Z wakacji...*

¹⁰⁷ Ibidem.

były opinie przybysza z Przemysła w 1904 roku: „Zewnętrzny wygląd Wilna nie-szczególuy, mało większych placów [...], ulice przeważnie wąskie, bruki okropne [...], nie widzi się okazałych pałaców, domy po największej części skromne, odbijają tylko nowe hotele przy ulicy Wielkiej i przy Placu Teatralnym. Mimo to wszystko jednak miasto dziwnie sympatyczne”¹⁰⁸. Takich ocen z reguły nie ma w przewodnikach autorstwa Kirkora. Jak większość związanych emocjonalnie z Wilnem mieszkańców, podkreślał raczej cechy, które nadawały miastu swojski klimat i starał się doszukiwać śladów wspaniałej przeszłości, która opromieniała pamiątki, nawet zaniedbane i niewyeksponowane.

Kirkor przedstawiał Wilno z drugiej połowy XIX wieku jako miasto obszerne, mające poza centrum aż 9 przedmieść¹⁰⁹. W 1862 roku na strukturę miejską składały się 3 nowe prospekty, 42 ulice, 42 zaułki. Do tradycyjnej w Wilnie nazwy zaułki odniósł się Zahorski: „[...] jakże różnią się od większych ulic wileńskich te wąskie krzywe zaułki z drewnianymi chodnikami, na których dwie osoby nie mogą się wyminąć, albo wcale bez chodników. Cechę odrębną takich uliczek stanowią arki poprzeczne, nadające im charakter wschodni”¹¹⁰. Tylko niewielka część powierzchni miasta była w 1862 roku wybrukowana: 3 ulice, 16 zaułków i 12 placów¹¹¹. Autor przewodnika nie dysponował aktualnymi danymi o zabudowie, podawał dla orientacji liczbę 1860 domów w 1845 roku (w przewodzie drewnianych), podkreślając, że w drugiej połowie stulecia budowa kolei wpłynęła korzystnie na rozbudowę miasta. Na początku lat 60. oświetlenie miasta stanowiło 190 latarni na gaz terpentynowy i 400 olejowych¹¹².

W kolejnym wydaniu przewodnika Kirkor, w związku z wyjazdem z Wilna czerpiący wiadomości z drugiej ręki, dopowiedział, że od 1864 roku większa część miasta była oświetlana gazem, jedynie peryferyjne ulice miały lampy naftowe¹¹³ i zasygnalizował znaczny postęp, jeśli chodzi o brukowanie miasta. W 1880 roku wszystkie ulice i zaułki w mieście oraz duża część na przedmieściach miały bruk z kamieni, na ulicach chodniki z drewna¹¹⁴. Skądinąd Ludwik Czarkowski zwracał uwagę na przykre doznania przechodnia, a mianowicie „wonejące” rynsztoki¹¹⁵. Należy zauważyć, że w oczach przyjezdnych stan bruków wileńskich nie był chlubą miasta. Stanisław Tarnowski w relacji z pobytu w Wilnie pokpiwał z wileńskich chodników: „na całym świecie jednej tylko Litwie chyba

¹⁰⁸ K.W.: *Z podróży kilka wrażeń...*, s. 60.

¹⁰⁹ Granice miasta obejmowały powierzchnię 1965 morgów (ok. 1100 ha). [A.H. KIRKOR]: *Wilno i koleje żelazne...*, s. 43–45.

¹¹⁰ W. ZAHORSKI: *Stare Wilno...*, s. 103.

¹¹¹ Ibidem, s. 57.

¹¹² Ibidem, s. 60.

¹¹³ [A.H. KIRKOR]: *Przewodnik historyczny...*, s. 83.

¹¹⁴ Ibidem, s. 78.

¹¹⁵ L. CZARKOWSKI: *Wilno...*, s. 14. Szerzej o oczyszczaniu miasta zob. I. JANICKA: *Kultura higieniczna...*, s. 154–173.

właściwych, drewnianych, z tarcic nie podłużnie ale wszędy kładzionych. Środek ulicy brukowany małymi polnemi kamieniami, ostremi i szpiczastymi jak rznięte dyamenty, z których łaski chodzenie po ulicy po paru godzinach staje się prawie torturą¹¹⁶. Ćwierć wieku później pochodzący z Warszawy Zygmunt Fedorowicz dowodził braku zmian na lepsze, utyskując na „jezdnie wybrukowane »kocimi łbami«, pełne wybojów, chodniki wąziutkie, ułożone przeważnie z desek zwanych także klawiszami, bo uginały się pod stopami przechodniów, a w razie deszczu ze szpar między deskami tryskały fontanny brudnej wody. [...] Zarówno ulice, jak i podwórza domów były brudne i zaśmieczone¹¹⁷.

W oczywisty sposób dawała o sobie znać możliwość dokonywania porównań. Wilno wyróżniało się pozytywnie na tle nieurbanizowanej przestrzeni ziem północno-wschodnich dawnej Rzeczypospolitej oraz prowincjonalnych, gubernialnych miast imperium rosyjskiego i Kirkor w przewodnikach z 1862 i 1880 roku mógł wyrazić pozytywną ocenę funkcjonowania systemu zbierania wód opadowych i nieczystości: „pochyłość większej części ulic i dobre urządzenie kanalizacji podziemnej sprawia, iż czystość i suchość ulic stale się utrzymuje, tak dalece, że w parę godzin po największej ulewie nie pozostaje prawie ani śladu wody na ulicy¹¹⁸. W zestawieniu ze zmianami cywilizacyjnymi zachodzącymi pod koniec wieku XIX w największych miastach kongresówki, i obdarzonej autonomią Galicji, przeobrażenia przestrzeni miejskiej dokonywały się w Wilnie wolniej niż w innych dzielnicach i z tej perspektywy, będąc pierwszy raz w Wilnie w 1913 roku Fedorowicz konstatował, że wodociąg i kanalizacja były dopiero w początkowej fazie i większość miasta nie miała ani bieżącej wody, ani odpływu ze ścieków¹¹⁹. Wody opadowe i nieczystości z rynsztoków zbierało w Wilnie w latach 80. 6 kanałów podziemnych, budowanych stopniowo od drugiej dekady XIX wieku. W latach 1816, 1826, 1832 kosztem gminy żydowskiej, uniwersytetu i kasy miejskiej zbudowano kanał, na znacznej długości murowany, prowadzący od synagogi przez plac katedralny do Wilii; w 1826 roku powstał kanał dworcowy, też uchodzący do Wilii, następnie kanał z koszar do Wilii i odcinki prowadzące wodę i nieczystości do Wilenki od ulic Zamkowej i Sawicz¹²⁰.

Zaopatrzenie miasta w wodę przedstawiał Kirkor w 1862 roku: „Wilno obfituje w zdrową, czystą i przyjemnego smaku wodę”. Nieopodal przedmieścia Pohulanka źródło Wingry „czterema rurami dostarcza miastu wybornej wody zdrojowej¹²¹. Na południe od ul. Ostrobramskiej, niedaleko rogatki miejskiej

¹¹⁶ S. TARNOWSKI: *Z wakacji...*

¹¹⁷ Z. FEDOROWICZ: *Trzydzieści lat mego pobytu w Wilnie 1914–1944*. Biblioteka Ossolineum sygn. 16 741 I, k. 4–5.

¹¹⁸ [A.H. KIRKOR]: *Przewodnik historyczny...*, s. 72.

¹¹⁹ Z. FEDOROWICZ: *Trzydzieści lat...*, s. 5.

¹²⁰ *Ibidem*, s. 72–73.

¹²¹ *Ibidem*, s. 71.

znajdowały się inne eksploatowane źródła, z których woda rozprowadzana była rurami po przedmieściu Ostrobramskim, kolejne ujęcia były na Popławach, w ogrodzie misjonarskim, przy kościele Bonifratrów. Kirkor podsumowywał, że w Wilnie było 357 zbiorników i studni oraz 3 stawy¹²².

Od początku XX wieku następował powolny rozwój łączności telefonicznej. Gmach wileńskiej Poczty Głównej znajdował się na rogu ul. Wielkiej i św. Jana, funkcjonowały też 3 oddziały w dzielnicach. Biura telefoniczne i telegraficzne czynne były całą dobę. Cena połączenia z abonentami miejskimi wynosiła 15 kopiejek. Wobec niewielkiej liczby telefonów sporą rolę odgrywała łączność za pośrednictwem posłańców miejskich, których usługa w obrębie miasta kosztowała również 15 kopiejek. Stanowiska posłańców znajdowały się przy hotelach i instytucjach państwowych¹²³.

Wrażenia przybyszów zdominowane były przez dostrzegany kontrast między historyczną świetnością Wilna a stanem aktualnym¹²⁴. Lucjan Rydel ubrał to w słowa następująco: „[...] na każdym kroku w Wilnie więcej się myśli, czuje, wspomina niż się widzi, bo tu wszędzie więcej było i więcej niszczało, niż pozostało”¹²⁵. Łatwo zauważyć istotną różnicę tonu i treści wypowiedzi, wynikającą z realiów politycznych. W publikacjach ukazujących się w warunkach cenzury, próby nadania miastu rosyjskiego charakteru, a także przekształcanie świątyń katolickich na cerkwie prawosławne przywoływano albo – tak jak Kraszewski – uciekając się do alegorii, albo kwestie te pozostawiano bez komentarza¹²⁶. W przewodnikach Kirkora, podobnie jak w późniejszych: Studnickiego i Zahorskiego, historyczne, związane z Wilnem od wieków cerkwie prawosławne zostały potraktowane jako ważne pomniki przeszłości i dość szeroko opisane. Nie ma jednak w Kirkorowych *bedekerach* emocjonalnych opinii o kościołach katolickich zamienionych na cerkwie. Nie ma też krytycznych uwag o przeróbkach architektury historycznych kościołów. O soborze katedralnym św. Mikołaja cudotwórcy, który powstał po przejęciu przez Cerkiew prawosławną kościoła św. Kazimierza, napisał Kirkor, że architektura świątyni należy do „odrodzonego bizantyńskiego stylu [...]”. W latach 1864 i następnych zbito obie wieże

¹²² Ibidem, s. 72. Szerzej i krytycznie: I. JANICKA: *Kultura higieniczna...*, s. 145–154.

¹²³ W. ZAHORSKI: *Przewodnik...*, s. VI.

¹²⁴ Por. I. SZULSKA: *Tragikomiczny baedeker kresowy. „Z Wilna” Stanisława Tarnowskiego. W: Podróż i literatura...*, s. 128–140.

¹²⁵ L. RYDEL: *Wilno*. Kraków 1915, s. 27.

¹²⁶ „I na gruzach wzbudzających wspomnienia stały gmachy w żółtych sukienkach, na miejscu szczytów gotyckich frontony greckie; gotyckie budowle pobielono” – pisał Kraszewski. J.I. KRASZEWSKI: *Wspomnienia Wilna...*, s. 8. Żółta barwa tynków uderzała przybyszów i często pojawiała się w relacjach. Stanisław Tarnowski, rozczarowany wyglądem Ostrej Bramy pisał: „Jedziesz ku miastu ulicą ani długą, ani piękną, dość nową, aż ujrzyś się przed kwadratową ciężką basztą, bramą zapewne skoro się pod nią podjeżdża; ta brama bez stylu i bez cechy starości, bo ją zawsze bielą i mażą, pomalowana jest rosyjską modą na żółto, gzymśy na niej i Pogoń nad otworem bramy wysmarowane wapnem na białą”. S. TARNOWSKI: *Z wakacji...*

i fasadę zmieniono [...], wewnątrz bogato upiększono¹²⁷. O cerkwi św. Michała na Antokolu lakonicznie wzmiankował, że została „przerobiona z kościoła Pana Jezusa”¹²⁸. Te aspekty realiów wileńskich znajdowały szerokie odzwierciedlenie w opisach pozostawionych przez turystów z innych dzielnic. W miarę zaostarzania się stosunków między Rosją a państwami Trójjprzymierza, publikowane w Galicji, a także w Poznańskim opisy realiów wileńskich coraz dobitniej piętnowały przykłady rusyfikacji. Przybysz z Przemyśla pisał o panoramie Wilna, nad którą górowały „liczne kościoły; ich wieże stanowią wspaniałą ozdobę panoramy. Widne i cerkwie schizmatyckie, widać ich kopuły złote lub kolorowe, ale [...] te kopuły dziwacznie bardzo wyglądają przy stylu renesansowym lub barokowym, w jakim budowane cerkwie same; nie były to cerkwie prawosławne, ale nasze kościoły, przeważnie zakonne, przez rząd rosyjski – mówiąc delikatnie – skonfiskowane; [...] zaraz i piękne budowle musieli zeszpecić swoimi dodatkami”¹²⁹. W innym miejscu ten sam autor wyliczał, że w Wilnie „Moskale ukradli 12 kościołów zamieniając na cerkwie”¹³⁰. Raniła i raziła go wszechobecność języka rosyjskiego: „napisy nie tylko urzędowe, ale i nad prywatnymi sklepami – rosyjskie, a jeżeli kto chce dać znać o sobie, w sposób zrozumiały dla przybyszów, dodaje napis ... francuski, bo ten nie razi oczu cenzury – polskiego nie wolno”¹³¹. Ten aspekt wileńskich realiów znalazł odzwierciedlenie w relacji Wielkopolanina, Antoniego Karpińskiego, który w 1896 r. pisał: „pozór zewnętrzny miasta jest kosmopolityczny i cudzoziemiec przybyły do Wilna nie może sobie zdać sprawy, w jakim znajduje się kraju. Godeł polskich wywieszać nie wolno, więc obok rosyjskiego napisu widzimy zawsze jeszcze niemiecki lub francuski. [...] Zaraz przy wejściu do biura pocztowego [...] powitał mnie misternie w czarną ramkę oprawny obrazek z milutkim napisem: *goworit po polski wospreszczajetsia*. [...] Zakaz mówienia po polsku odnosi się nie tylko do mówienia w urzędach, ale także do mówienia w miejscach publicznych. Zakazu niepodobna tylko przeprowadzić, bo robotnicy, rzemieślnicy, przekupnie na targach innego języka nie znają”¹³².

Na parę miesięcy przed wybuchem I wojny światowej Wilno zwiedził Lucjan Rydel. Jego wrażenia ukazały się drukiem w 1915 roku. Bez dyplomatycznych ograniczeń mógł poeta prezentować odczucia polskiego turysty oglądającego wileńskie pomniki Michała Murawiewa i Katarzyny II: „Murawiew jest

¹²⁷ [A.H. KIRKOR]: *Przewodnik historyczny...*, s. 188–189. Charakter narracji Kirkora sprawił, że jego przewodnik po latach opatrzony został rodzajem suplementu, pióra Władysława Zahorskiego. W. ZAHORSKI: *Pamiętki narodowe w Wilnie: uzupełnienie Przewodnika po Wilnie Kirkora* przez [...]. Kraków 1904.

¹²⁸ [A.H. KIRKOR]: *Przewodnik historyczny...*, s. 198.

¹²⁹ K.W.: *Z podróży kilka wrażeń...*, s. 45.

¹³⁰ Ibidem, s. 58.

¹³¹ Ibidem, s. 60.

¹³² A. KARPIŃSKI: *Notatki z Wilna*. Poznań 1896, s. 21–22.

okropny; taki musiał być. Krew ścina się w żyłach, gdy człowiek wpatrzy się w tę straszną twarz, okrągłą, płaską o niskim bawolim czole, krótkim tępym nosie, nasrożonych krzaczastych brwiach i wąsie przyszyżonym nad grubymi, odętymi wargami. [...] Bydlęce jakieś okrucieństwo, równie bezmyślne jak nieublagane, przebija z całej tej postaci. Ten pomnik wszędzie byłby straszny; tutaj w Wilnie jest wręcz niesamowity, [...] ten spiżowy bohater odpowiada w zupełności pojęciom, jakie o nim ze zgrozą tradycja polska przekazuje z pokolenia na pokolenie. Jest w Wilnie także i muzeum Grafa Michajła Mikołajewicza Murawiewa; z największym pietyzmem zebrali Moskale wszystkie pamiątki Murawiewowskich rządów na Litwie: wyroki śmierci, fotografie powieszonych [...]. Po prostu jest to [...] najcięższy akt oskarżenia przeciwko *Wieszateliowi* w obliczu historii”¹³³. Opisując pomnik Katarzyny, Rydel ironizował, że na nim caryca „mizdzy się w uśmiešku słodko-zalotnym, ponętna jest, łaskawa, tak łaskawa, że jeszcze chwila, a puści się drobną nóżką po murawie i pobiegnie za jakim urodziwym *praporszczykiem*”¹³⁴.

Przed wojną grono miłośników Wilna starało się zwrócić uwagę opinii publicznej, że proces modernizacji przestrzeni miejskiej następuje kosztem zażytków przeszłości. Na łamach warszawskiego tygodnika krajoznawczego „Ziemia” Władysław Zahorski, wskazując walory turystyczne Wilna, ubolewał nad postępującym niszczeniem substancji starego miasta, przebudową historycznych budynków przez dorobkiewiczów, jako przykład wskazywał przeobrażenia ulicy Niemieckiej, jednej z najdawniejszych i najokazalszych ulic wileńskich. Także na Zamkowej, długo chroniącej swój charakter, „rozbito potężne szkarpy, podpierające mury nierówne, ściosano pilastry i stylowe obramienia okien, wprawiono olbrzymie szyby w oknach sklepowych, a w niektórych nadbudowano wyższe piętra. [...] Na szczęście właściciele domów przerabiając je od ulicy w celu zwiększenia dochodów, nie tknęli murów od strony dziedzińców. Dość jest wejść na który z nich, aby się znaleźć w otoczeniu XVII wieku”¹³⁵.

Zarówno przewodniki, jak i relacje podróżnych odnotowywały obecność specyficznej wileńskiej dzielnicy, zamieszkiwanej przez ludność żydowską. Już Kraszewski pisał: „[...] jedynie wąskie powyginane uliczki kwartału żydowskiego z wysokimi starożytnymi domami, z podwórzami łączącymi pobliskie ulice, z podziemnymi przejściami, tajemniczymi sklepami [...] mogą dać niejakię pojęcie o dawnym Wilnie”¹³⁶. W 1912 roku Zahorski podkreślał, że zwiedzający Wilno nie powinni tej jego części omijać, jeśli pragną mieć pojęcie o wyglądzie dawnego miasta; przypominał też, że synagoga „zachowała bez zmiany swą starożytną i wysoce charakterystyczną budowę”¹³⁷. Teodor Tripplin zwiedził

¹³³ L. RYDEL: *Wilno...*, s. 36–37.

¹³⁴ Ibidem, s. 49.

¹³⁵ W. ZAHORSKI: *Stare Wilno...*, s. 103.

¹³⁶ J.I. KRASZEWSKI: *Wspomnienia Wilna...*, s. 5.

¹³⁷ W. ZAHORSKI: *Stare Wilno...*, s. 105.

wielką synagogę, oceniając, że „nie jest tak wspaniałą i czystą jak warszawska synagoga przy ulicy Daniłowiczowskiej, jednakże obszerna i dość kształtna”¹³⁸. Jednak w przewodnikach opis świątyni żydowskiej był zdecydowanie lakoniczny. W Wilnie dość ostro rysowała się wzajemna obcość społeczności żydowskiej i katolickiej, nie tylko wyznaniowa, ale wynikająca z przebiegu procesu asymilacji, który skłaniał część Żydów do przyjmowania języka rosyjskiego. To czyniło asymilujących się do kultury rosyjskiej wyznawców judaizmu „podwójnie obcymi” dla Polaków¹³⁹. Większość żydowskich mieszkańców, która pozostawała wierna językowi jidysz i nie asymilowała się, skupiała się w zwartej enklawie, z ogromnym udziałem biedoty miejskiej. Swoista egzotyka dzielnicy, zwanej „czarnym miastem” wywierała na przybyszach przygnębiające wrażenie. Stanisław Tarnowski pisał: „rzuciwszy okiem w ten kłębek uliczek ciasnych, wąskich, ciemnych, gdzie promień słońca nigdy nie dochodzi, gdzie wilgoć ścieka po murach, a śmiecie i brudy płyną lub piętrzą się na ziemi, gdzie domy czarne, trzęsące, na pół przegniłe od wilgoci, a powietrze aż dusi najstraszniejszymi wyziewami, rozumie się tę smutną nazwę, widzi się, że to gniazdo wszystkich tyfusów i choler [...] Wstręt, którego się tu doznaje, nie miałby granic, gdyby nie jedna rzecz: jak pomyśleć, że tu ludzie mieszkają, jak zwłaszcza zobaczyć biedne małe dzieci, które tu żyją, i naturalnie mrą jak muchy, zapomina się o odrazie, a myśli o nieszczęściu”¹⁴⁰. Niedługo przed I wojną światową Zahorski portretował dzielnicę: „sklepiki to istne nory parę łokci głębokie, w których jedyne okno jest połączone z drzwiami. Sprzedają tu stare żelastwo, skóry, powrozy, wszelką tandetę, rupiecie [...]. W niektórych sklepikach towaru jest nie więcej, niż za parę rubli. Właścicielki sklepów zwykle przesiadują na chodnikach, w lecie na stołkach, a w zimie na garnkach z żarzącymi się węglami. [...] W tłumie przeciskają się przekupnie handlujący starym ubraniem, szklarze, drwale, gapiący się włościanie, żołnierze i cały ten różnobarwny i różnojęzyczny tłum krzyczy, gestykuluje, wymyśla... Jeśli dodać do tego panujący tu od-

¹³⁸ [T. TRIPPLIN]: *Dziennik podróży...*, s. 169.

¹³⁹ Zygmunta Fedorowicza podczas jego pierwszego pobytu w Wilnie w 1913 roku uderzyło, że „ulica, rojna i dość hałaśliwa, wypełniona była tłumem mówiącym po rosyjsku. Tłum ten składał się z Rosjan i Żydów” (Z. FEDOROWICZ: *Trzydzieści lat...*, k. 4). Nieposądzany o antysemityzm Ludwik Krzywicki tak tłumaczył sytuację: „[...] przede wszystkim ludność żydowska swoim zachowaniem się nadawała Wilnu oblicze zruszczałe. [...] W Wilnie ludność żydowską pociągał wielki rozmach ideowy inteligencji rosyjskiej w latach sześćdziesiątych i osiemdziesiątych [...]. Do tego przyłączyły się względy materialne: Rosja była krajem wszelkich możliwości zarobkowych, w Wilnie zaś odbiorcami na wielką skalę byli rusyfikatory. I w tym przechyleniu ku [...] Rosji początkowo nie było żadnej szczególnej niechęci przeciwko Polakom. [...] Skutków tego patriotyzmu rosyjskiego doświadczyłem niejednokrotnie w Wilnie. Z chwilą bowiem, gdy Polak w Wilnie zaczął uchodzić za istotę, którą należy wytępić, Żydzi tym usilniej zabiegają o język rosyjski”. L. KRZYWICKI: *Wspomnienia*. T. 2. Warszawa 1958, s. 327–328.

¹⁴⁰ S. TARNOWSKI: *Z wakacji...*

wiecznie brud i odór specyficzny, to będziemy mieć pojęcie, jakim jest w Wilnie »czarne miasto«¹⁴¹.

W ślad za Syrokomlą, Kraszewskim, Kirkorem, podkreślającymi wielkość dokonań Witolda, który osadzał na Litwie licznych obcoplemieńców, trwale później związanych z tym krajem, wielu zwiedzających Wilno wyrażało zainteresowanie dla śladów wielokulturowości dawnego Wielkiego Księstwa Litewskiego. Często trafiał do relacji z Wilna opis drewnianego meczetu muzułmańskiego na Łukiszkach i informacje o żyjących w Wilnie i jego okolicy Tatarach. Tarnowski pisał: „Czy jest na świecie drugi meczet tak daleko na zachód posunięty, a do dziś dnia zapelniony wyznawcami proroka? Tu została do dziś dnia garstka tatarskiej ludności na miejscu gdzie ją Witold osadził [...]. To także szanowny zabytek i miłe przypomnienie przeszłości”¹⁴². Z życzliwością wzmiankowano też Karaimów i ich świątynię. Szczególnie ciepło, i w jakimś stopniu kontrastowo wobec wzmianek o Żydach „talmudystach”, opisywał Tripplin trockich Karaimów, którzy „z chrześcijanami zawsze w zgodzie żyli i [...] trudnią się [...] jak chrześcijańscy mieszkańcy rolnictwem, rybołówstwem i rzemiosłami”¹⁴³. „Synagoga Karaimów jest drewniana, uboga lecz czyściuteńka” – zaznaczał, relacjonując krótko obserwowane w kenesie karaimejskiej nabożeństwo¹⁴⁴.

Jakkolwiek pełniejszy obraz życia codziennego w Wilnie i rozwoju infrastruktury miasta przynosi oczywiście kwerenda prasy i archiwaliów miejskich, relacje o podróżach do Wilna i po jego okolicach oraz informacje dla przyjezdnych zawarte w publikowanych przewodnikach tworzą interesującą perspektywę, która umożliwia porównanie tempa rozwoju cywilizacyjnego ziem dawnej Rzeczypospolitej. Opisy podróży i bedekery stanowią pierwszorzędne źródło pozwalające odtworzyć materialne ramy i warunki podróżowania oraz ich ewolucję. Nie zawsze w całej rozciągłości potwierdzają one obiegowe stereotypy. Cenna wydaje się szansa zrozumienia motywów podróżowania, stosunku do poznawanych w podróżach ludzi oraz mentalności, nawyków i wartości reprezentowanych przez podejmujących w XIX wieku podróże po „bliższej” i „szerszej” ojczyźnie, której to ziemi pozostawały wówczas częścią obcych, ale w jakimś stopniu „oswojonych”, struktur państwowych.

¹⁴¹ W. ZAHORSKI: *Stare Wilno...*, s. 105.

¹⁴² S. TARNOWSKI: *Z wakacji...*

¹⁴³ [T. TRIPPLIN]: *Dziennik podróży...*, s. 107.

¹⁴⁴ Ibidem, s. 11–112.

Źródła i literatura

Archiwalia

Zakład Narodowy im. Ossolińskich we Wrocławiu, Dział Rękopisów:

– sygn. 16 741 I: FEDOROWICZ Z.: *Trzydzieści lat mego pobytu w Wilnie 1914–1944*.

Relacje, wspomnienia opublikowane

BARTOSZEWICZÓWNA K.: *Tutejsi. W: Los wilnianina w XX wieku*. Red. M. MACKIEWICZ, H. OSTROWSKA. Wilno 2002, s. 52.

CZARKOWSKI L.: *Wilno w latach 1867–1875 (ze wspomnień osobistych)*. Wilno 1929.

Cz.J. [Czesław JANKOWSKI]: *Na wileńskim bruku*. „Tygodnik Ilustrowany” nr 33 z 16 sierpnia 1919.

JAŁOWIECKI M.: *Na skraju Imperium*. Warszawa 2000.

K.W.: *Z podróży kilka wrażeń: Częstochowa, Warszawa, Wilno, Petersburg, Moskwa, Kijów*. Przemysław 1904.

KARPIŃSKI A.: *Notatki z Wilna*. Poznań 1896.

KRASZEWSKI J.I.: *Kartki z podróży 1858–1864*. T. 1. Warszawa 1866.

KRASZEWSKI J.I.: *Wspomnienia Wilna (1830–1835)*. W: *Obrazy z życia i podróży*. T. 2. Wilno 1842.

KRZYWICKI L.: *Wspomnienia*. T. 2. Warszawa 1958.

MINEYKO J.: *Wspomnienia z lat dawnych*. Oprac. M. WREDE, M. SIEROCKA-POŚPIECHOWA. Warszawa 1997.

[PAWŁOWICZ E.]: *Wspomnienia znad Wilii i Niemna zebrał...* Lwów 1882.

RYDEL L.: *Wilno*. Kraków 1915.

SYROKOMLA W. [właśc. KONDRATOWICZ L.]: *Podróż swojaka po swojszczyźnie*. Z rękopisu ogłosił Władysław BOROTYŃSKI. Warszawa 1914.

SYROKOMLA W.: *Wędrowki po moich niegdyś okolicach. Wspomnienia, studia historyczne i obyczaje*. Wilno 1853.

SYROKOMLA W.: *Wycieczki po Litwie w promieniach od Wilna*. T. 1: *Troki, Stokliszki, Jezno, Wilno* 1857. T. 2: *Do Oszmiany – do Kiernowa – do Kowna*. Wilno 1857–1860.

TARNOWSKI S.: *Z wakacji*. T. 1: *Kijów–Moskwa–Wilno*. Kraków 1888.

[TRIPLIN T.]: *Dziennik podróży po Litwie i Żmudzi odbytej w 1856 roku przez...* T. 1: *Litwa*. Wilno 1858.

ZAHORSKI W.: *Stare Wilno*. „Ziemia” 1912, nr 7.

Przewodniki

GIZBERT W. [GIZBERT-STUDNICKI W.]: *Wilno, Przewodnik ilustrowany po mieście i okolicach z planem miasta i dodatkami*. Wilno 1910.

[KIRKOR A.H.]: *Przechadzki po Wilnie i jego okolicach przez Jana ze Śliwna*. Wilno 1856.

[KIRKOR A.H.]: *Przechadzki po Wilnie i jego okolicach przez Jana ze Śliwna*. Wyd. 2. poprawne, dopiskami uzupełnione i planem miasta ozdobione. Wilno 1859.

[KIRKOR A.H.]: *Wilno i koleje żelazne z Wilna do Petersburga i Rygi, oraz do granic na Kowno i Warszawę: przewodnik z planem, widokami Wilna i mapką kolei żelaznych*. Wydał... Wilno 1862.

[KIRKOR A.H.]: *Przewodnik historyczny po Wilnie i jego okolicach przez [...]*. Wyd. 2. przejrane i powiększone. Wilno 1880.

ORŁOWICZ M.: *Przewodnik po ziemiach dawnej Polski, Litwy i Rusi*. Warszawa–Kraków 1914.

ROUBA N.: *Przewodnik po Litwie i Białejrusi*. Wyd. 3. Wilno brw. [po 1909].

ZAHORSKI W.: *Przewodnik po Wilnie*. Wilno 1910.

ZAHORSKI W.: *Pamiętki narodowe w Wilnie: uzupełnienie Przewodnika po Wilnie Kirkora przez [...]*. Kraków 1904.

Opracowania

JANICKA I.: *Kultura higieniczna Wilna w latach 1795–1915*. Gdańsk 2009.

MAĆZAK A.: *Peregrynacje, wojaże, turystyka*. Warszawa 2001.

MEDIŠAUSKIENĖ Z.: *Adam Honory Kirkor – między Litwą, Polską a Białorusią*. „Lituano-Slavica Posnaniensia. Studia Historica” 2001, T. 8.

MERSKI J., PIOTROWSKI J.P.: *Drogi ewolucji drukowanych przewodników turystycznych po Polsce*. Warszawa 2010.

OPALIŃSKI D.: *Polskie dziewiętnastowieczne przewodniki turystyczne – próba definicji*. W: *Z przeszłości Europy Środkowowschodniej*. Red. J. HOFF. Rzeszów 2002.

OPALIŃSKI D.: *Przewodniki turystyczne na ziemiach polskich w okresie zaborów. Studium historyczno-źródłoznawcze*. Krosno 2012.

OPALIŃSKI D.: *Z bedekerem po zaborach. Podróż w dawnych przewodnikach turystycznych*. W: *Podróż i literatura 1864–1914*. Red. E. IGNATOWICZ. Warszawa 2008.

SZULSKA I.: *Litwa Józefa Ignacego Kraszewskiego*. Warszawa 2011.

SZULSKA I.: *Tragikomiczny baedeker kresowy. „Z Wilna” Stanisława Tarnowskiego*. W: *Podróż i literatura 1864–1914*. Red. E. IGNATOWICZ. Warszawa 2008.

Strony internetowe

„Konka”, <http://rojsty.blox.pl/2013/11/8222Konka8221.html> (dostęp: 10.01.2016).